Le Edizioni del Borghese - Milano

LUIGI ROMERSA

I temerari del cielo

EDIZIONI DEL BORGHESE

DURANTE *la sua lunga attività giornalistica in guerra e in pace, Luigi Romersa ha percorso, attraverso le vie del cielo, tutti i Continenti e tutti gli Oceani.*

L'aereo è diventato presto la sua casa e in questa casa egli ha vissuto sovente a contatto di gomito con uomini che fecero del volo la loro ragione di vita.

Numerosi sono gli articoli pubblicati da Romersa su avvenimenti aeronautici e su problemi tecnici riguardanti l'Aviazione moderna e la missilistica; non dobbiamo dimenticare che l'autore è stato sovente accanto a Wernher Von Braun, creatore dei razzi americani.

Con questo libro che è una rapida, pittoresca, avvincente, documentata escursione nella storia del volo, Luigi Romersa, che vorrei affettuosamente definire un patito dell'aeroplano, accompagna il lettore attraverso mezzo secolo di vita aviatoria italiana, dai timidi tentativi dei primi piloti delle Piazze d'Armi alle gesta di coloro che durante l'ultimo conflitto, nelle varie specialità, scrissero pagine d'eroismo mai abbastanza note al grosso pubblico italiano.

In questa storia meravigliosa degli aviatori italiani possiamo rivivere momenti che furono soltanto di ieri e che purtroppo per tante ragioni sembrano ormai relegati nella preistoria del volo. L'arrivo a Roma di Wright, chiamato in Italia da un gruppo d'appassionati mecenati; l'ardore dei pionieri che non s'arrestarono di fronte alle mille difficoltà provocate dall'incomprensione delle autorità dell'epoca e dalla scarsezza dei mezzi; la partecipazione alla guerra di Libia ove per la prima volta l'aeroplano venne impiegato come macchina bellica; il primo conflitto mondiale con i suoi assi di leggenda; i grandi records; *le continue scalate dell'ala tricolore lanciata alla conquista di invidiabili primati; le grandi crociere atlantiche, sono tutti episodi che l'Autore narra in forma scorrevole e attraente puntando in maniera particolare sugli uomini, sui loro sentimenti, sulle loro ansie, sul loro spirito di sacrificio, collocandoli in una luminosa e degna cornice d'ardimento.*

La storia si conclude con la seconda guerra mondiale dalla quale l'Aviazione italiana uscì annientata dopo tre anni di lotta continua, sanguinosa, disperata. Durante quel periodo i sacrifici furono senza numero. Non c'è teatro d'operazioni in cui gli aviatori italiani non si sia-

no imposti al rispetto e all'ammirazione del nemico; in mare, sui deserti, nei cieli densi di nubi e di tempeste ***dei fronti di Grecia e di Russia.***

Romersa, che vide da vicino tanti eroismi, li rievoca in questo libro perché altri attraverso il suo racconto possano riviverli come lui li visse, con la stessa passione, con il medesimo giovanile entusiasmo.

Ogni pagina è un fatto; ogni fatto ha un protagonista diverso, ma per citarli tutti, come sarebbe doveroso, occorrerebbero tante più pagine perché gli eroismi della Aeronautica italiana non sempre ebbero il meritato riconoscimento di una medaglia o di un encomio.

I nomi taciuti non sono dimenticati. Se per necessità la carta è avara non lo è il cuore e nel cuore di noi aviatori delle prime ore i ricordi rivivono completi, s'affollano, fanno ressa.

Segnalo perciò questa opera ai vecchi e ai giovani.

Ai primi, perché si ritroveranno in ognuna delle sue pagine e continueranno così a rivivere momenti legati alla loro giovinezza; ai secondi, perché sulla base di questi esempi imparino a spendere bene i loro pensieri, i loro sentimenti e le loro aspirazioni.

Generale di S.A.
ALBERTO BRIGANTI

CAPITOLO I

I MANIFESTI gialli che apparvero sui muri di Roma la mattina del 15 maggio 1908 annunciavano un avvenimento straordinario.

Non erano avvisi di balli in costume, di opere al Costanzi, di concorsi ippici a Tor di Quinto o di gare alle Capannelle che a quell'epoca costituivano lo svago preferito dei romani. Erano manifesti larghi come lenzuoli e dicevano a caratteri di scatola: « Dèlagrange volerà! »

A quei tempi, Roma era all'incirca la stessa che Stendhal aveva descritto mezzo secolo prima; vasta e angusta insieme, un po' pigra e oziosa, circondata d'orti, di campi di grano e di cascinali di contadini. Era allo stesso tempo borgo e città, animata e festaiola specialmente in Trastevere dove c'era sempre aria di sagra. Alla linea rinascimentale degli edifici faceva riscontro l'architettura latina delle donne romane, anch'esse tutte cupole e archi, bollenti nello sguardo e perentorie nel gesto, dolci, invece, nella voce lontana e sonora.

La popolazione di Roma era su per giù di mezzo milione d'abitanti. Per molti romani, i manifesti apparsi la mattina del 15 maggio dicevano poco o nulla; il signor Dèlagrange era un illustre sconosciuto. Al contrario, i pochi che ne avevano sentito parlare, o ne avevano letto sui giornali, lo consideravano un matto che s'era fatto banditore di stregonerie con le quali pretendeva di carpire agli uccelli il segreto del volo.

Per quel tanto di magia e d'azzardo inutile che c'era nell'attività del signor Dèlagrange, l'annuncio di un raduno aviatorio in Piazza d'Armi, nel sito dove adesso sorge il quartiere Mazzini, pieno d'alberi e di massicci edifici in stile umbertino, diede luogo a commenti salaci.

A conti fatti, però, data la stretta parentela che esisteva fra maghi e aviatori, l'idea di vedere da vicino un uomo che saliva nel cielo di Roma, dominio incontrastato di cupole, campanili e rondoni, indusse i romani a uscire dalla scorza d'indifferenza di cui andavano vestiti da secoli e ad accorrere al Campo di Marte, convinti di assistere a un avvenimento che s'annunciava miracoloso.

In America avevano già volato i fratelli Orville e

Wilbur Wright, ma gli Stati Uniti erano lontani dall'Europa e la storia di ciò che era accaduto sulle dune di Kill Devil, a Kitty Hawk nella Carolina del Nord, per via della lontananza, resa più sensibile da quella specie di mistero omerico che era l'Oceano, conservava i toni di una bellissima favola.

In generale, in Italia e fuori, fatta eccezione per la Francia che anche in materia d'aviazione aveva sfoderato il suo solito orgoglio e s'era conquistata la fama di pioniera, ciò che si sentiva a commento dei tentativi di volo sembrava ricalcato sulle parole di quel tale Domenico Maria Manni che parlando di certe prove fatte nel 1569 da Paolo Guidotti con l'aiuto di due semplici ali di stoffa, aveva detto: « Paolo è un povero pazzo, uno scimunitello con un massiccio ramo di stoltizia. Si ruppe una coscia? L'ebbe a buon mercato!... »

Del resto, anche al di là dell'Oceano, dove gli uomini erano partiti all'offensiva contro l'impossibile e contro la scienza, i connazionali dei fratelli Wright non si erano dimostrati troppo convinti del prodigio annunciato per il giorno 14 dicembre 1903, destinato invece a diventare un fatto memorabile nella storia dell'aviazione.

« Oltre a noi due », scrisse infatti Orville Wright a commento della sua prova, « erano presenti solamente cinque persone. Benché avessimo mandato un avviso circolare a tutti gli amici e conoscenti che abitavano in un raggio di dieci chilometri, quasi nessuno si azzardò ad affrontare il gelido vento invernale per vedere ancora una volta, dissero gli invitati, una macchina volante che sicuramente non volava... »

Erano americani e come tali non conoscevano le vie di mezzo; o stava per cominciare il regno di Dio e non c'era nessun segno che cominciasse, oppure tutto era senza speranza. In merito al volo, poi, avevano le loro idee e, realisti com'erano, non si sentivano disposti a indulgere alle fantasie di due « pazzi » i quali, soltanto perché avevano un profilo di uccelli, s'erano messi in testa di contendere il cielo ai volatili.

Il primo tentativo dei fratelli Wright durò dodici secondi appena. Tuttavia fu il primo volo, nella storia del mondo, durante il quale una macchina, con un uomo a bordo, si sollevò nell'aria facendo uso di forza motrice propria e, seguendo una traiettoria orizzontale, atterrò senza fracassarsi in un punto del terreno situato allo stesso livello del luogo di partenza.

Nei circoli sportivi italiani, dove fino a quel giorno s'era discusso soltanto d'automobili, di biciclette e naturalmente di donne, si cominciò a parlare d'aviatori come di eroi mitologici, con una tale dovizia d'aggettivi e in termini così entusiasti che a poco a poco le donne e le automobili vennero messe da parte e gli aviatori e gli aeroplani diventarono la bellezza suprema. Molti dicevano, anzi, che gli aviatori erano uomini fatti di pasta speciale i quali godevano di un'arcana protezione celeste e che con l'andare su e giù per la scala di Giacobbe che era lastricata di nubi, a guisa degli Angeli dimostravano di voler unire il cielo alla terra. A parte i richiami biblici, il fascino del volo era tale da accendere le fantasie più pigre.

A Roma si era costituito un gruppo di appassionati, oggi diremmo di patiti dell'aria, i quali, sborsando denaro di tasca propria, avevano deciso di inviare il loro presidente, ingegnere Carlo Montù, a Issy les Moulineux, in Francia, per invitare Dèlagrange a venire in Italia a dare spettacolo di audacia.

Il grande Léon, lo chiamavano così dappertutto, arrivò preceduto da una fama che ne faceva dovunque l'uomo del giorno e l'attrattiva delle masse. Alla stregua dei personaggi regali che viaggiavano in compagnia del medico di fiducia, Dèlagrange si spostava da un « aerodromo » all'altro scortato da un certo Clovis Thouvenot, di professione ingegnere presso la fabbrica d'aeroplani *Voisin,* il quale aveva l'incarico d'occuparsi dell'aereo, bisognoso, per la verità, di molte cure e di numerosi cerotti. Nella sua valigetta di chirurgo d'aeroplani, il signor Thouvenot portava tenaglie, pinze, un sacchetto di chiodi, una sega, una treccia di filo di ferro e un gomitolo di spago.

La propaganda per i voli di Dèlagrange fu superiore a ogni aspettativa; oltre ai manifesti, uscirono articoli sui giornali, ci furono conferenze e vennero dati ricevimenti che crearono a Roma un'attesa febbrile. Dappertutto si parlava di Léon e del suo volo; alcuni intraprendenti trasteverini organizzarono perfino un totalizzatore che fruttò più denaro delle scommesse ai cavalli.

Dopo alcuni rinvii a causa del tempo che si ostinava a rimanere imbronciato (i giornali scrissero che il cielo era un fitto rammendo di nubi e pareva intonacato di vecchia fuliggine) il Comitato organizzatore decise finalmente di dare l'avvio allo spettacolo.

La mattina del 24 agosto, domenica, uscì un manifesto rosso con l'annuncio: « Oggi si vola ».

Una folla mai vista si riversò in Piazza d'Armi per assistere al « *rito dell'aria* » celebrato con vistosa solennità da Léon Dèlagrange. E che si trattasse di un « rito » più che di un avvenimento sportivo lo dimostravano i commenti dei curiosi per i quali il grande Léon più che un aviatore era un mago. Anche l'aeroplano riscuoteva la sua parte di curiosità e d'ammirazione; alcuni lo descrivevano come un cavallaccio barbuto, rosso di pelo con la coda ad arco che masticava bolle di bava nera le quali parevano bolle di sapone fatte con la pece; mentre altri ne parlavano come di un incrocio fra un quadrupede e un uccello e saltava fuori naturalmente il paragone con l'ippogrifo di Orlando perché Orlando, bene o male, era l'emblema dell'ardita e allegra pazzia latina.

Il Campo di Marte, di solito austero e silenzioso, era stato trasformato in parco di divertimenti; da un lato, all'ombra degli alberi, era stato innalzato un palco sul genere di quelli che usano i suonatori per i concerti all'aperto, mentre dall'altro era stata costruita una palizzata per tenere a bada la folla. I venditori di lupini facevano affari d'oro.

Pioveva fitto e sottile. Nonostante la pioggia, le signore avevano trasferito in Piazza d'Armi le *toilettes* di cui facevano sfoggio ai concorsi ippici: abiti lunghi, maniche a sbuffi, stivaletti alla caviglia, cappelli inghirlandati di piume e di veli che con garbo e malizia francesi venivano chiamati *voiles adultères*.

In mezzo al campo, vicino alla sua macchina tutta fili e tralicci, con alucce trasparenti come ali di mosca, Léon Dèlagrange, in giacca, cravatta, colletto inamidato e berretto sportivo, pareva il monumento al conquistatore del cielo. Quando Léon, dopo aver rivolto un saluto alla folla, s'accinse a prendere posto sul seggiolino dell'aereo, gli spettatori ammutolirono. Nella piazza c'era il silenzio dei grandi eventi.

Senza aspettare l'inizio del volo, i presenti alzarono gli occhi verso il cielo per decifrare nelle nuvole i segni dell'imminente prodigio.

Dèlagrange, invece, era sempre inchiodato a terra e per quanti sforzi facesse non gli riusciva di staccarsi di un palmo dal prato.

La tensione degli spettatori si ruppe di colpo. Prima ci fu un gran brusio, poi partì una salva di fischi.

Finalmente, a forza di provare, Léon riuscì a fare qualche saltello; ma la quota che raggiunse fu tanto insignificante che sul campo nessuno se ne accorse.

Come molti anni prima, che per via della pioggia era fallita la rivoluzione, quella domenica 24 agosto 1908, per un po' di vento e qualche goccia d'acqua, andò a monte il primo esperimento di volo in Italia.

Furibondi, convinti di essere stati presi in giro, o buggerati come dicevano anche allora, i romani in segno di protesta sfoderarono il meglio delle loro invettive e in maniera pittoresca, menando colpi a manca e a dritta, se la presero con i vivi e con i morti del malcapitato aviatore francese.

Dèlagrange e il Comitato organizzatore non si diedero per vinti; i tentativi continuarono nei giorni seguenti. Come Dio volle, il 30 agosto alla presenza del Re il pilota riuscì a compiere sette volte il giro della Piazza d'Armi a tre metri dal suolo. Volò esattamente per tredici minuti e 25 secondi durante i quali percorse dodici chilometri e settecentocinquanta metri. Era il primato europeo di distanza per aeroplani!

La folla romana, che nonostante la sua apparente strafottenza in fondo era generosa e sensibile, ricredutasi, salutò Dèlagrange con uno scroscio d'applausi.

Léon era l'eroe del momento; di lui si raccontavano certe storie che, fatte le proporzioni con i tempi, si potrebbero paragonare alle vicende dei romanzi di fantascienza dove i personaggi si spostano per effetto del pensiero oppure viaggiano per via di disintegrazione atomica cui segue ovviamente la ricomposizione dell'organismo per dar modo all'eroe del racconto di compiere nuove imprese. In altre parole, Dèlagrange era un miscuglio di angelo e di demonio e come tale lo guardavano tutti, evitando di toccarlo per paura di scottarsi le dita.

A Milano e a Torino, però, gli esperimenti del pilota

francese andarono male. Ci furono numerosi incidenti meccanici e, dopo qualche timido volo, colto da paralisi che neppure l'intervento del signor Thouvenot riuscì a guarire, l'aeroplano rifiutò d'alzarsi.

A dimostrazione della volubilità della folla, il mito di Léon Dèlagrange così com'era nato, crollò e le vicende dell'aviatore, anziché incoraggiare la curiosità della gente, crearono perplessità e scetticismo. Il volo sembrava un'impresa ancora difficile e pericolosa, il suo avvenire era considerato dubbio e lontano.

Gli appassionati, però, che si contavano sulle dita di una mano, tenevano duro e, invece di piegarsi alla realtà che pareva favorevole al solo pallone, continuavano a giurare sull'aeroplano e a titolo di sfida contro l'incredulità generale decisero di fondare un « Circolo degli Aviatori » e di creare una scuola per piloti.

L'accoppiamento uomo-aeroplano era considerato impossibile; taluni dicevano che era contro natura e a giustificazione della loro scomunica invocavano addirittura leggi biologiche a mezzo delle quali tentavano di dimostrare che il cielo era insidioso e inabitabile più dell'acqua.

A Roma, fin dal 1907, esisteva un *Club* di appassionati del volo di cui facevano parte Ippolito Bondi, i principi Scipione Borghese, Filippo Doria, Ludovico Potenziani e Giovanni Torlonia, il conte Enrico Sanmartino, l'ingegnere Oscar Sinigaglia e l'onorevole Sidney Sonnino. Per tenere in vita il gruppo, ognuno dei soci aveva versato, a fondo perduto, la somma di quattromila lire; sedicimila lire le avevano date, a titolo di incoraggiamento, i Ministeri della Guerra e della Marina.

L'anno dopo, sull'esempio di Roma, era sorta a Milano la « Società Italiana d'Aviazione »; altri circoli, con gli stessi scopi, erano stati fondati a Napoli, a Padova e a Torino dove l'anima delle manifestazioni aviatorie era il deputato Carlo Montù.

I pionieri romani, con alla testa il maggiore Mario Moris, capo della sezione aeronautica della Brigata speciale del Genio, per realizzare il programma varato nel corso di una riunione del *Club* presero in affitto un prato presso Centocelle e lo trasformarono in campo di volo.

Centocelle era una località tanto lontana dalla città che il suo fieno e i suoi prati non servivano neppure da comoda ed economica alcova per le coppie d'innamorati.

L'uomo che ci voleva per dissipare i dubbi sull'aeroplano e per cancellare il ricordo delle poco fortunate esibizioni di Dèlagrange era l'americano Wilbur Wright, il pilota che, a detta della stampa mondiale, « volava quando voleva e come voleva ».

Era come dire che la tecnica aviatoria di Wright, a differenza di quella di altri aviatori più o meno noti, era chiara come una legge meccanica e che l'americano ai due istinti umani fondamentali, il cibo e il sesso, accoppiava il volo.

A quel tempo, Wilbur Wright si trovava a Pau, in Francia, dove erano in corso trattative con il governo francese per la vendita di alcuni aeroplani fabbricati dai due fratelli americani nell'officina di Dayton.

Il maggiore Morris partì da Roma per ingaggiare Wilbur e invitarlo nella Capitale con la sua macchina straordinaria allo scopo di compiere qualche volo di propaganda e di dare lezioni di pilotaggio a due allievi designati d'accordo con le autorità militari.

La scelta era caduta, non a caso, sul sottotenente di vascello Mario Calderara e sul tenente del Genio Umberto Savoia.

Dei due, Mario Calderara era una specie di votato al volo, un tipo che a detta di chi lo conobbe sbatteva le braccia come ali. Calderara s'era interessato agli aeroplani fin da ragazzo e annotò le sue impressioni e i suoi progetti in un diario, rimasto finora inedito, che costituisce, per gli appassionati dell'aria, un documento prezioso.

« *I miei ricordi d'aviazione* », scrisse, « *risalgono lontano, quando ero allievo dell'Accademia Navale, durante una campagna a bordo del* Flavio Gioia. *Un giorno eravamo a Cork in Irlanda, avevo mancato di rispetto a un sottufficiale ed ero stato punito. Per ingannare il tempo osservavo con interesse a traverso l'oblò i gabbiani dell'Atlantico che sapevano utilizzare con tanta abilità le raffiche di vento e si libravano a poca distanza da me senza battere le ali. Pensavo che sarebbe stato molto divertente fare altrettanto. Era possibile? Si era mai provato? Qualche giorno dopo seppi che si era provato. Anzi che si era quasi riusciti. Quattro anni prima, uno*

dei primi e per me il più grande precursore del volo, Lilienthal, aveva perduto la vita in una delle prove. Egli era veramente riuscito a volare senza motore. Dicevo a me stesso che quello che un uomo ha fatto può essere ripetuto da un altro e che forse si sarebbe potuto perfezionare il metodo di Lilienthal. Si diceva che Chanute aveva già fatto meglio.

« *Siccome dovevo imbarcarmi per una nuova missione a bordo del* Curtatone, *mi procurai delle pubblicazioni, dei periodici e dei libri per mettermi al corrente nelle ore libere. Trovai che il materiale esistente si riduceva a ben poco; quello che si sapeva allora era molto limitato, anzi poca gente si rendeva conto della possibilità del volo meccanico. Fino a pochi anni prima, l'ufficio brevetti degli Stati Uniti aveva rifiutato* a priori *il certificato a tutti i ritrovati che riguardavano il 'moto perpetuo e la macchina per volare'. Questa macchina, la parola aviazione non esisteva ancora, era dunque un sogno di squilibrati e si aveva paura del ridicolo. Per altro c'erano degli isolati (non sono certo che fossero più di cento in tutto il mondo) che avevano una visione più o meno chiara di quello che l'uomo poteva aspettarsi in questo campo e dell'importanza che le ricerche aerodinamiche avrebbero potuto avere per la civiltà...* »

Le discussioni riguardavano il *più pesante* e il *più leggero* dell'aria, vale a dire l'aereo e il pallone, e siccome il pallone volava senza difficoltà e senza rischi i tecnici sostenevano che era inutile lanciarsi in avventure pericolose e di sicuro insuccesso. Si trattava d'uomini di corte vedute, simili a quei generali che, pensando al futuro con l'esperienza del passato, a conti fatti si trovano sempre in ritardo di una guerra.

« *Fu soprattutto il libro di Langley,* The Internal Work of the Wind », prosegue Calderara nel suo diario, « *che mi impressionò. Pur senza convincermi, la lettura del suo studio mi permise di rendermi conto in un modo più preciso di certi fatti che i gabbiani conoscevano benissimo. Non potevo dedicare molto tempo alle mie letture che del resto erano considerate dai miei superiori come una mania innocente, ma troppo estranee al servizio, e dai miei compagni come un argomento di scherzo benevolo. Conservo ancora, non senza fierezza, una vignetta che uno dei miei compagni disegnò sul mio quaderno di studi che mi rappresentava in barella, sulla via del cimitero, dopo una caduta dal cielo...* »

Convinzioni del genere erano assai diffuse a quei tempi poiché, a detta di molti che passavano per esperti, tutto ciò che si scostava dalla normalità era stregoneria o magia nera. Gli aviatori o aspiranti tali erano considerati maghi in corpo e sangue.

« *I miei scritti e le mie relazioni al Ministero della Marina dal* 1904 *al* 1911 », scrisse Calderara, « *provano che ho sempre considerato l'Aviazione come un caso particolare della Navigazione e che ho fatto dell'Aviazione perché amavo la Marina. Devo affermarlo perché sono sempre stato accusato nella Marina di fare dell'Aviazione e nell'Aviazione di essere rimasto marinaio.*

« *Nel* 1902 *fui promosso ufficiale e dovetti rimandare a più tardi tutti i miei progetti. Però, durante una licenza, feci la conoscenza di un ingegnere che si dedicava con intensità ai problemi aerodinamici... Era una persona un po' squilibrata; le sue esperienze erano disordinate e ingenue, ma aveva una biblioteca ben fornita e, seguendo i suoi sforzi, speravo di mettermi al corrente e forse di trarne qualche dato utile... In seguito mi misi in relazione con i fratelli Wright. Il loro nome era ancora sconosciuto. Certi giornali avevano pubblicato che due fratelli di Dayton, nell'Ohio, meccanici di biciclette, avevano ottenuto dei fenomeni sensazionali di 'levitazione spiritica'. I due aviatori si erano talmente circondati di mistero che ogni ipotesi sembrava giustificabile.*

« *Poi un corrispondente di giornale pubblicò il loro nome e affermò di averli visti da lontano in pieno volo; aggiungeva dei particolari che mi permisero di rendermi conto che queste esperienze non avevano niente a che fare con le* tavole giranti. *Indirizzai dunque una lettera ai* 'Wright Brothers, Dayton, Ohio' *e da quel momento data una relazione cordiale che divenne più tardi intima e durò tutta la vita. Mi mandarono le loro pubblicazioni e la descrizione delle loro esperienze. Il loro primo volo aveva avuto luogo il* 17 *dicembre* 1903. *Decisi di ripetere appena possibile le esperienze dei voli planati senza motore che avevano portato gli inventori americani a un risultato così brillante, ma non fu che nel* 1905 *che ebbi la possibilità di cominciare delle prove con dei modelli ridotti.*

« Il capitano francese Ferber che era stato inviato, credo, un anno prima in America per vedere la macchina di Wright, trovò che l'apparecchio era stato smontato e rinchiuso in un hangar. *Credo che Ferber non abbia mai avuto dei dati molto precisi perché, ritornato in Francia, cercò invano di costruire un biplano e non fu che nel novembre del* 1906 *che Santos Dumont riuscì a fare non un vero volo, ma una specie di lungo salto... »*

La testa di Calderara era in bollore; gli mancavano i mezzi, ma idee ne aveva da vendere. Sul finire del 1905 mandò al Ministero della Marina uno studio con il quale proponeva di fare delle prove di volo servendosi di aquiloni rimorchiati di dimensioni sufficienti per sollevare un osservatore.

« *Non incontrai l'opposizione che immaginavo* » si legge nel diario, « *L'ammiraglio Faravelli, anzi, mi incoraggiò, soltanto trovò che i miei progetti erano pericolosi e che la loro portata pratica non sembrava molto grande. Inviai un nuovo studio e mi decisi a dichiarare esplicitamente che la mia intenzione era di imitare le esperienze dei fratelli Wright. Nel giugno del* 1906 *mi si rispose informandomi che i miei studi dimostravano che ero padrone dell'argomento; mi si mandavano dei nuovi elogi, ma si facevano delle nuove obiezioni e, fra l'altro, si accennava al pericolo di assideramento per un uomo esposto a una corrente d'aria violenta a grande altezza. Potei guadagnare la mia causa perché il maggiore Moris, comandante del battaglione Specialisti, appoggiò la mia domanda presso il Ministero della Marina e l'ammiraglio Mirabello mi accordò un'autorizzazione limitata, nel febbraio del* 1907, *alla Spezia. Riuscii a costruire un primo modello di biplano cellulare che nelle sue linee generali imitava l'apparecchio senza motore dei Wright. Il mio programma era quello di disporre il biplano sopra una zattera composta di due galleggianti laterali e di un traliccio di collegamento... Due marinai che si trovavano nel galleggiante dovevano frenare il biplano se si fosse alzato troppo. Biplano e zattere dovevano essere rimorchiati da un motoscafo contro vento... Le prove ebbero luogo in primavera. Feci molti tentativi e nei giorni di vento teso riuscii a sollevarmi leggermente. Le esperienze furono troncate da un incidente che distrusse il biplano. Mi recai a Roma perché il maggiore Moris aveva deciso di acquistare un* planeur *biplano costruito da Gabriele Voisin sul modello Chanute. Voisin venne in Italia per mostrarmi l'impiego della sua macchina, ma né lui né io riuscimmo a farla sollevare perché era troppo pesante...*

« *Fu allora che decisi di domandare ai fratelli Wright le condizioni per una licenza. Nel* 1905 *i miei amici americani avevano fatto un volo di trentanove chilometri portando un peso addizionale di cinquanta chili. Le loro condizioni mi furono comunicate dal signor F.C. Bishop Presidente dell'Aero Club degli Stati Uniti. I Wright s'impegnavano a compiere un volo di cinquanta chilometri e a consegnare cinquanta aeroplani per la somma di dodici milioni e mezzo di lire. L'Ammiraglio Bettola, capo di Stato Maggiore, respinse l'offerta...* »

Calderara ripiegò sulle vecchie esperienze e tornò ai voli a rimorchio sull'esempio dei gabbiani.

« *A La Spezia* », scrisse, « *costruii un nuovo biplano con il quale contavo di alzarmi a traino di una cacciatorpediniera, il* Lanciere. *Mi alzai, ma quando ero a una quindicina di metri la nave dovette accostare violentemente a dritta e io mi trovai tre metri sott'acqua, avviluppato nella tela e legato come un salame dai fili d'acciaio del biplano. Me la cavai con un bagno e un po' di commozione... Ottenuta una licenza di sei mesi senza stipendio me ne andai in Francia dal marzo al settembre* 1908 *come progettista e disegnatore... Nel* 1908 *disegnai un idrovolante munito di elica a passo variabile, ma l'idrovolante rimase disegno. Nel mese di settembre cominciai a costruire per Goupy un piccolo biplano ad elica trattiva che si staccò dal suolo la prima volta, pilotato da me, l'undici marzo* 1909 *sul campo di Buc.*

« *A quell'epoca, Wilbur Wright si trovava in Francia e volava come nessuno sui campi di Auvour e di Au Mans. Allora si faceva un gran parlare di scuola francese e di scuola americana, l'una naturalmente in opposizione all'altra. Ricordo che a un pranzo dell'Aero Club di Francia, Wright che aveva serbato per molto tempo un silenzio assoluto, ma si lamentava in privato di essere stato mal copiato dai costruttori francesi (c'erano di mezzo storie di brevetti) prese la parola e fra la meraviglia di tutti disse: 'I soli uccelli che parlano sono i pappagalli e sono uccelli dal volo corto...'* »

Stanco di polemiche e discussioni, annoiato delle molte chiacchiere che si facevano in Francia, Wilbur Wright accettò l'invito del maggiore Moris e si trasferì a Roma come istruttore dove vendette al Club Romano un aereo per venticinquemila lire e altrettante ne richiese come compenso personale.

I piloti di quei tempi viaggiavano con gli aeroplani rinchiusi dentro casse che in un certo senso assomigliavano all'imballaggio con cui il boia di Francia si portava dietro da un carcere all'altro i pezzi della ghigliottina.

L'aereo dell'aviatore americano arrivò scortato da tre meccanici che cominciarono subito a montare la macchina in una rimessa di via Flaminia.

A differenza di quanto era accaduto per l'arrivo di Dèlagrange, il nome di Wright non fu una sorpresa per i romani. Nella Capitale nessuno ignorava le sue gesta e, fra l'altro, per via di quel suo aspetto un po' sbiadito e dimesso, suscitava più simpatia del tartarinesco pilota francese.

Wright aveva un po' il profilo d'uccello, parlava poco, lentamente e, di tanto in tanto, s'interrompeva per riflettere. I suoi atteggiamenti erano sicuri e controllati mentre Dèlagrange, con quell'aria di smargiasso, ogni volta che s'accingeva a volare pareva che dicesse: « Questo volo per me è come un gioco d'azzardo. *Le rouge et le noir...* »

Al campo di Centocelle, per l'esibizione dell'inventore dell'aeroplano, erano stati fatti preparativi grandiosi. Al centro del prato era stato innalzato il pilone di lancio ai piedi del quale scorreva una rotaia di legno.

La gente cominciò ad affluire all'aerodromo verso l'alba del 14 aprile con tutti i mezzi a disposizione: automobili, carrozze, carri agricoli e biciclette. Le trombe delle macchine suonavano a gran fiato. Da bordo delle vetture, le signore in cappello e veletta si salutavano con cenni del capo, sorrisi a bocca chiusa e svolazzanti gesti di mano.

I romani avevano approfittato dell'occasione per una chiassosa scampagnata fuori porta. L'aria profumava di vino e di porchetta arrostita. In un angolo del prato era stata costruita l'aviorimessa, un baraccone di assi con il tetto di tela.

Wright, in maniche di camicia e bretelle, entrava e

usciva dall'*hangar* suscitando ogni volta la curiosità della folla che, da un momento all'altro, aspettava di vederlo salire in cielo. L'attesa fu lunga e inutile; quel mattino non accadde nulla.

I romani, delusi e stizziti, furono invitati a tornare a Centocelle il giorno dopo. Successe come per Dèlagrange. Sparì l'entusiasmo e intervenne la beffa. Anche i morti di Wright ebbero la loro parte d'improperi. Molti spettatori dissero che nonostante le chiacchiere della stampa l'americano era un « imbroglione » come il francese e ci fu anche chi scommise sull'insuccesso del volo dato invece per sicuro. Tuttavia, il 15 aprile al campo c'era più gente che il giorno prima. L'aviorimessa fu aperta alle sei del pomeriggio.

Il cielo era limpido, l'aria fresca come acqua. Alberi e colli facevano da scenario al palcoscenico del grande evento.

Appoggiato su due ruote simili a quelle di un carretto, l'aereo fu portato accanto al pilone e collocato sulla rotaia. In un'atmosfera di *suspense* venne sollevato il peso di settecento chili che, ricadendo di colpo, doveva servire a catapultare la macchina.

Tutti gli occhi erano puntati su Wright il quale girò intorno all'apparecchio, ne controllò minuziosamente i congegni, toccò i tiranti delle ali come se pizzicasse le corde di uno strumento e poi, fischiettando, prese posto sul seggiolino.

Non si sentiva una voce. L'unico rumore era quello del motore del velivolo che sbuffava come se bollisse.

Più che per un volo, il pilota pareva abbigliato per una visita. Aveva il colletto inamidato, la cravatta a farfalla, la giacca a tre bottoni e i guanti di pelle.

All'ordine di partenza, dato con una bandiera, l'aereo scivolò sul binario, balzò in aria e, prendendo quota, si allontanò in direzione della campagna. La folla lo seguiva estatica. Sullo sfondo delle nubi dorate pareva un ornamento del cielo.

Al largo di Centocelle, Wright virò e passò sulla folla a venti metri d'altezza. Fu un trionfo!

La gente lo guardava sollevandosi sulla punta dei piedi e pareva che anch'essa, da un momento all'altro, spiccasse il volo.

Durante il soggiorno romano del pilota di Dayton

volarono i personaggi più in vista della Capitale; l'onorevole Sidney Sonnino, i principi Borghese e Doria, l'Ambasciatore d'America Griscom e la contessa Macchi di Cellere che fu la prima donna italiana che viaggiò come passeggero sopra un velivolo azionato a motore.

Dopo undici giorni, durante i quali fece sessantasette voli, Wright lasciò l'Italia.

Il sottotenente Mario Calderara, che intanto aveva conseguito il brevetto, diventò istruttore mentre il tenente Savoia, sotto la guida dell'amico, continuò gli allenamenti per completare il corso.

Calderara e Savoia furono i primi piloti italiani cui fecero seguito il tenente del Genio Giuseppe Saglietti e Ugolino Vivaldi Pasqua.

Nel suo diario, Mario Calderara raccontò in dettaglio come si svolsero i voli e si soffermò a descrivere le caratteristiche della macchina.

« *Il biplano di Wright volava con molta più facilità degli aerei francesi e per molto più tempo. Però il suo pilotaggio era estremamente più difficile. Per atterrare non c'erano ruote, ma soltanto dei fragili pattini. Non aveva la coda; l'equilibrio orizzontale era assicurato da un enorme timone di profondità disposto molto avanti. Per partire non si poteva correre sul terreno, ma si era lanciati in pieno volo da una catapulta. Durante il volo, le due mani erano costantemente impegnate sulle due leve di comando e in quanto al motore non era possibile regolarlo in volo. Si poteva soltanto fermarlo di botto. I fratelli Wright stessi non avrebbero saputo pilotare questo biplano se prima non avessero fatto una lunga scuola su dei* planeurs *senza motore ai quali avevano applicato un motore più tardi. L'aereo aveva due eliche demoltiplicate con delle lunghe trasmissioni a catena, soluzione molto complicata, ma di straordinario rendimento. Ecco perché questo aeroplano, munito di un motore di appena ventiquattro cavalli, raffreddato ad acqua, poteva volare con facilità per più di un'ora con un passeggero a bordo... Il primo volo a Roma del primo pilota italiano costituì senza dubbio una grande attrazione, ma devo dire subito che per me non fu niente affatto divertente fare una prova del genere davanti a cinque o seimila spettatori... Quattro giorni dopo la partenza di Wright dalla Capitale, il* 6 *maggio* 1909, *il vento*

era abbastanza forte e, trascurando una delle numerose raccomandazioni del mio professore, partii ugualmente per una prova. Mi risvegliai all'ospedale con qualche contusione e una leggera commozione cerebrale. Al mio risveglio, seppi che il biplano era in pezzi. Per fortuna tutti i pezzi erano stati individuati con delle etichette e messi in ordine con cura. Wright mi aveva lasciato qualche trave di legno di spruce *eccellente; il motore e le eliche erano intatti.*

« *Non avevo alcun disegno dell'apparecchio, ma copiando pezzo per pezzo come fanno i sarti cinesi, grazie alla collaborazione dell'amico Savoia che era un bravissimo ingegnere, riuscimmo a ricostruire fedelmente il biplano...* »

Il 1° luglio, ancora incerottato, Mario Calderara poté volare di nuovo.

CAPITOLO II

ANSIE, segreti, delusioni e speranze degli aviatori italiani erano divulgati da una rivista intitolata *L'aviatore italiano* che venne messa in vendita l'11 settembre 1909 al prezzo di venti centesimi. L'articolo d'apertura, « Mentre l'uomo vola », diceva fra l'altro:

« *Siamo abituati, ormai (perfino il Polo è stato violato) alle più strabilianti scoperte cosicché nulla oggi sembra irraggiungibile nel campo delle invenzioni. Ma è ben arduo ancora affermare che gli apparecchi con cui pochi ardimentosi si lanciano nei giorni di calma per le vie del cielo costituiscono il veicolo pratico e definitivo che dà all'uomo la sicurezza assoluta di essere dominatore dell'aria alla stessa maniera con cui governa le leggi naturali dell'elemento acqueo...* »

Dominare l'aria era un sogno che s'accostava alla follia e volare pareva un'avventura sognata durante una notte di smania. Anche Calderara, che a detta dei tifosi del volo per la sua abilità e per la sua dimestichezza con le nubi doveva avere nell'albero genealogico qualche antenato con le penne, ebbe un infortunio che per poco non gli costò la vita. Fra i volatori di quell'epoca fu senza dubbio uno dei più fortunati; gambe rotte, teste scoperchiate, braccia spezzate erano il tributo che i piloti sapevano di dover pagare un giorno o l'altro per la loro temerarietà che andava al di là di ogni limite. I più sfortunati morivano, ma non lasciavano rimpianto perché la gente li considerava pazzi che avevano stuzzicato l'attenzione della morte.

Non ostante il cielo fosse pieno di agguati, sull'esempio di Calderara e di Savoia molti altri tentarono l'affascinante avventura del volo.

L'ingegnere Faccioli, della fabbrica d'automobili *SPA*, costruì un triplano che volò nell'agosto del 1909 pilotato dal figlio il quale era tutto fuorché un pilota. Alla terza prova, in atterraggio, l'aeroplano cadde e si sfasciò e la disgrazia fu causa di lutto per l'intera famiglia che aveva partecipato in blocco alla fabbricazione della macchina, dal motore alla cucitura della tela delle ali eseguita con amore e pazienza dalla moglie dell'inventore.

L'aereo faceva proseliti dovunque; i nomi degli avia-

tori erano sulla bocca di tutti. Le loro gesta diventavano via via canzone e le canzoni parlavano per l'appunto dei piloti come di uomini intrepidi e fantasiosi che nella loro solare, calda, cordiale e sanguigna pazzia si lanciavano nello spazio cavalcando un nuovo cavallo d'Orlando. Ne celebravano i visi forti e lisci, levigati dall'aria, gli occhi come pietre nere, insensibili ai bagliori del sole, i muscoli solidi e i nervi dei polsi che quando manovravano i comandi del velivolo vibravano come corde di violino.

Il circuito aereo di Brescia fu l'avvenimento che portò l'aeroplano sul piano internazionale.

Città di sportivi, rinomata per le sue corse automobilistiche e ciclistiche, Brescia lanciò l'idea di un grandioso raduno aviatorio al quale s'iscrissero i più famosi piloti del mondo. I concorrenti furono quattordici e fra questi facevano spicco il coraggioso e intelligente Cobianchi, lo sfortunato tenace Faccioli, l'asso Mario Calderara, Cagno, Anzani, il prestigioso Glenn Curtiss, Blériot, Leblanc e il tenente Leonino da Zara.

Si trattava di nomi di grande richiamo di cui erano piene le cronache dei giornali i quali s'occupavano con particolare interesse delle imprese di Curtiss, dei voli temerari di Calderara che era l'idolo delle folle italiane e delle novità tecniche escogitate da Louis Blériot, transvolatore della Manica.

Per l'occasione, le Poste coniarono un timbro commemorativo che fu il primo del genere in Italia; il pittore Solari, poi, interpretando la passione e la fantasia dei patiti del volo, disegnò la cartolina ricordo nella quale era riprodotto un aereo che ad alta quota, in una cornice di nubi, sopravanzava un'aquila. Per uno scorcio di cronaca vale la pena di riportarci al diario di Calderara.

« *Andai a Brescia* », scrisse, « *qualche giorno prima dell'apertura del concorso e procedetti immediatamente a montare l'apparecchio che fu pronto il mattino del 3 settembre. La sera dello stesso giorno un pauroso uragano distrusse l'*hangar *e l'apparecchio che vi era ricoverato. Decidemmo subito di ricostruirlo, cosa che avevamo già fatto altra volta. Il tempo però stringeva e non avevamo più legno di* spruce *del Canadà. Ce la cavammo con una scrollata di spalle e ripiegammo sul legno d'abete. Come officina scegliemmo una vecchia chiesa e fu là dentro che in nove giorni e mezzo rifacemmo la cellula usando legno da imballaggio e tela da fazzoletti. Per la fretta ci eravamo dimenticati di misurare le dimensioni della porta della chiesa e difatti, quando dovemmo far uscire la cellula, fu necessario abbattere a martellate un fianco del portale. Quel biplano non era proprio un modello del genere, ma andò abbastanza bene e mi permise di vincere cinque premi su otto...* »

Non occorre molta immaginazione per farsi un'idea di come lavorarono Calderara e i suoi meccanici nell'interno della chiesa, alla luce di un fanale a petrolio, sotto lo sguardo dei santi pitturati sul muro.

Chiodi, tela, colla, fil di ferro e legno erano il materiale che serviva per rappezzare le macchine volanti destinate a raggiungere quote che s'avvicinavano all'altezza degli alberi. Come forma, gli aeroplani d'allora sembravano aquiloni e risentivano di ogni soffio di vento.

Le gare ebbero inizio il giorno 8 settembre sulla piana di Montichiari che era un campo sparso qua e là di piante e di gramigna. Intorno al campo c'erano delle baracche che servivano da officine, da *garage* e da spacci di caffè e di gazzose. Nei pressi dell'aerodromo, in servizio d'ordine, c'era un reparto di cavalleria. Gli *hangars*, disposti in fila ai limiti del prato, avevano le tende abbassate e su ogni tenda c'era scritto il nome di un aviatore, sormontato dalla bandiera del Paese di provenienza.

Gli aeroplani erano parcheggiati sotto gli alberi e avevano i motori avviati che ronzavano come calabroni. Il velivolo di Cobianchi faceva un frastuono da svegliare i morti. Il rumore della macchina serviva di richiamo per la gente delle campagne vicine. Constatato, anzi, il successo pubblicitario di quel fracasso, un membro del Comitato organizzatore propose al pilota di tenere il motore al massimo dei giri anche se scaldava come una stufa. Per evitare di arrostirsi, ed era facile che succedesse, Cobianchi dovette rivestire il seggiolino con l'amianto.

Blériot che gli stava vicino lo guardò meravigliato e gli disse: « Ci vuole il vostro coraggio, caro Mario, per restare accanto a questo infernale motore!... »

Cinque giorni prima, per vedere i piloti e gli aerei, inaspettato era giunto a Brescia il Re. Il segretario del *Touring Club Italiano,* Arturo Mercati, gli aveva presentato gli aviatori. Il Sovrano si era fermato a parlare

a lungo con Calderara che era un pupillo della Regina Margherita, con Curtiss famoso oltre che per la sua bravura per aver vinto di recente la prima coppa « Gordon Bennet », con Mario Cobianchi perseguitato dalla sfortuna durante le prove e naturalmente con Louis Blériot che un paio di mesi prima, partito da Calais, aveva sorvolato la Manica, realizzando un *exploit* sportivo e commerciale senza precedenti, poiché dopo lo « storico » volo aveva ricevuto centinaia di ordinazioni del suo monoplano.

Sua Maestà aveva conosciuto anche il piccolo Rougier, tutto nervi e naso e Leblanc, allievo di Blériot, ma già sufficientemente noto per imporsi alle folle senza bisogno dell'ombra del maestro. I giornali di Brescia facevano il tifo per il simpatico Cobianchi definito dai cronisti « uomo sportivo per eccellenza, pioniere dell'aviazione, disceso nella brughiera di Castenedolo come un angelo, insensibile al sole, alla polvere (e ce n'era tanta) alle mosche e ai petulanti *tafani* dell'invidia... »

Le attrezzature del campo consistevano nell'asta del traguardo, nell'albero delle segnalazioni e nella catapulta di partenza.

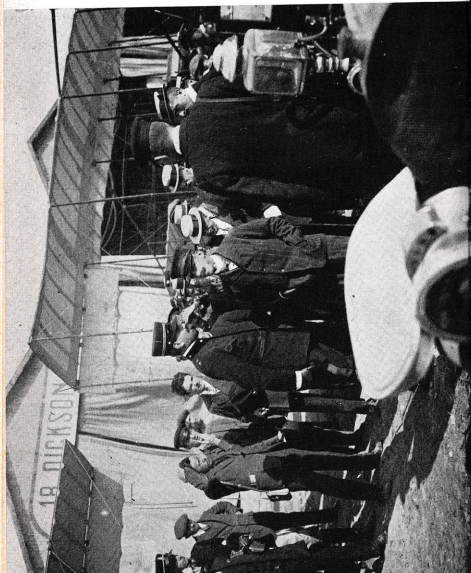
Ogni volta che un aereo prendeva il volo, gli spettatori s'eccitavano, montavano sulle sedie impagliate e, agitando le braccia, manifestavano all'indirizzo del pilota il loro entusiasmo e la loro trepidazione. La folla era più o meno in orgasmo a seconda della celebrità dell'aviatore. Calderara, Blériot e Curtiss erano quelli che avevano un maggior numero di sostenitori o di *fans* come si direbbe adesso.

La gara di velocità fu vinta dall'inglese Glenn Curtiss alla media di cinquantanove chilometri all'ora mentre il francese Rougier, che era fra i meno quotati, raggiunse, fra lo stupore generale, la strabiliante altezza di centoquindici metri. Rougier, che ne aveva anche la faccia, per via di un naso simile a un becco, venne battezzato il falco di Brescia.

Il volo di Curtiss fu uno dei più seguiti e fu senza dubbio il più emozionante. Per circa un'ora gli spettatori lo videro comparire e scomparire al di là del bosco e girare leggero intorno all'antenna del traguardo senza curarsi dei battimani e degli urli con i quali venivano salutati i suoi cronometrici passaggi.

L'« hangar » di Leonino da Zara. Leonino, uno dei primi aviatori italiani, acquistò un aereo con mezzi propri e costruì inoltre un campo privato nella sua tenuta di Bovolenta, nei pressi di Pavia.

Un gruppo di aviatori al raduno internazionale di Brescia: a sinistra, in prima fila, Mario Calderara, il primo aviatore bre-

Montichiari, in provincia di Brescia. Vittorio Emanuele III, intervenuto per assistere al circuito aereo di Brescia, visita gli « hangar » e ispeziona gli aerei prima che si levino in volo. Attorno al Re, oltre ai funzionari e ai dignitari di Corte, si possono vedere alcuni tifosi del nuovo sport. Non erano molti, ma tanto appassionati che ognuno faceva per mille.

La moglie di Curtiss, sulla porta del capannone, seguiva il volo del marito e con le mani si stringeva il petto quasi ad evitare che ne uscisse il cuore.

Calderara, che fino all'ultimo per numerosi guasti meccanici aveva tenuto in apprensione i suoi sostenitori e sembrava che non potesse partecipare alle gare, quando la speranza di vederlo partire era ormai sfumata, comparve in campo e decollò come una saetta. Conquistò il « secondo gran premio », il primo premio per il trasporto di passeggeri, il premio unico Oldofredi, il premio *Corriere della Sera* e la Coppa del Re.

« *I giornali* », annotò Calderara nel suo diario, « *parlarono delle mie vittorie come di un trionfo dell'ala italiana e devo dire che ne fui molto lieto. Quello che mi fece più piacere fu che guadagnai la Coppa del Re per il volo più lungo percorrendo all'incirca sessanta chilometri. Fu il mio ultimo volo a Brescia perché alla fine l'acqua del radiatore era completamente esaurita e quando volli atterrare davanti alle tribune dove c'era Sua Maestà, il motore che mandava fiamme non volle fermarsi. Ci riuscii chiudendo il rubinetto della benzina a qualche metro dalla tribuna, cosa che fu considerata, del resto, una prova di precisione sensazionale...* »

La manifestazione aviatoria aveva richiamato sul prato e sulle tribune del campo di Montichiari pubblico di ogni ceto sociale.

Il popolino indicava a dito le dame dell'alta società e i personaggi più in vista; la principessa Letizia Savoia Bonaparte, la principessa Borghese, la contessa Morosini, Marcello Borghese che svolazzava da un gruppo di signore all'altro, il conte Oldofredi, Giacomo Puccini riconoscibile per il suo naso rosso e Gabriele D'Annunzio, in paglietta, cravatta a farfalla e canna da passeggio.

D'Annunzio, che fin da allora si sentiva votato al volo, seguiva in estasi le prodezze degli aviatori.

Fra i quattordici aeroplani presenti, quello che attirava di più la sua attenzione era il biplano di Cobianchi perché costruito in gran parte di ferro.

« Il ferro », disse D'Annunzio al pilota, « è il più affascinante dei metalli e richiama l'idea della ruota, della spada e dell'aratro che sono gli elementi della civiltà dell'uomo... »

Il giorno 11 settembre, il Poeta ricevette il battesimo dell'aria; dopo molte insistenze, Glenn Curtiss, che non aveva mai voluto portare passeggeri, accettò di prenderlo a bordo e lo tenne in volo per otto minuti.

Anche le donne, dopo l'*exploit* a Roma della contessa Macchi di Cellere, vollero provare l'ebbrezza della scalata in cielo. All'aerodromo di Bovolenta, insieme con il tenente Umberto Savoia volò l'indiavolata Dina Galli. Vestita con un abito a fiori, piena di veli che le formavano attorno alla testa un turbante di nubi, l'attrice domandò di salire sul velivolo.

« Lo chiesi senza rifletterci », raccontò, « sperando di ricevere una risposta negativa. Avevo in mente la caduta della baronessa De la Roche e non ci tenevo a imitarla. Il tenente Savoia mi domandò se soffrivo le vertigini e se ero mai svenuta. Mi mostrai offesa e dissi di no. Eccomi sul seggiolino dietro l'aviatore, un po' più alta di lui, con i piedi appoggiati al suo schienale. Paura? Un po' di batticuore come se si fosse trattato di presentarmi al pubblico in una parte nuova. Il tenente Savoia disse che al momento della partenza ero un po' pallida. Non è vero, me ne sarei accorta. Durante il volo, in ogni modo, ritornai padrona di me; abbandonai perfino le assicelle di sostegno per aggiustarmi i capelli scomposti dal vento. Guardando in basso vedevo gli uomini piccini. Chiudendo gli occhi, pareva di correre in automobile su una strada piana o in un canotto sull'acqua. La conclusione è questa, che dopo un minuto che si vola pare di aver sempre volato!... »

Alla manifestazione di Brescia seguì il circuito aereo di Milano bandito con un manifesto diventato raro e prezioso come i disegni di Toulouse Lautrec. In primo piano c'era il Duomo con la guglia sottile e quasi trasparente sormontata dalla Madonnina e accanto alla guglia, che pareva un fiore sbocciato in cielo, c'erano due aerei, un biplano in alto e un monoplano all'altezza del tetto della chiesa con il pilota seduto a gambe ciondoloni come in bicicletta. Il circuito di Milano fu la gara italiana più importante che si svolse nel 1910 e in quella circostanza venne inaugurato il campo di volo di Taliedo. Scesero in lizza quindici biplani e undici monoplani con ventisei aviatori di cui tre soltanto italiani: Cagno, Cattaneo e Germano Ruggerone. I premi erano più cospicui

che a Brescia; la somma complessiva era di centoquarantasettemila lire che i piloti arrotondarono con qualche battesimo dell'aria pagato duecento lire ognuno. Oltre alle prove di altezza, velocità e distanza senza scalo c'era in programma una traversata delle Alpi con partenza a quota mille metri sul tragitto Briga, Colle del Sempione, Domodossola, Stresa, Varese e Milano. In linea d'aria, la distanza era di centocinquanta chilometri e il tempo massimo per percorrerla era stato fissato in 24 ore.

Che si trattasse di un tentativo rischioso, lo dimostra il fatto che era stato messo in palio un premio di centomila lire.

Le Alpi erano un ostacolo carico di mistero e mettevano soggezione come l'Oceano. Soltanto la fantasia riusciva ad immaginarle viste dall'aereo e chi le immaginava diceva che sembravano fossili porosi, oppure, a causa della neve, grandi ossi di seppia.

Alla gara per scavalcare le Alpi non si iscrisse alcun italiano. Qualche pilota tentò, ma dopo essersi accostato ai monti, preso dal terrore, invertì la rotta e tornò al campo di partenza.

Il 23 settembre 1910 partì lo svizzero Geo Chavez. Salì fin dentro le nubi e sparì alla vista dei numerosi spettatori scaglionati lungo il percorso. Ricomparve alto su Domodossola, ma in atterraggio, quando ormai aveva realizzato l'impresa, precipitò da venticinque metri di altezza e si fracassò insieme con la sua fragile macchina. Lo raccolsero che aveva appena un filo di vita, sputava sangue come il nuotatore sputa acqua quando torna a galla. Morì all'ospedale e soltanto in punto di morte riprese conoscenza e balbettò qualche parola. I suoi occhi rimasero aperti, affamati di vita e di cielo.

La manifestazione aviatoria di Milano, funestata dall'incidente di Chavez, diede modo agli italiani di apprezzare l'ardimento dei piloti, ma di constatare che in fatto di macchine l'industria nazionale era a quota zero. Genio e inventiva non mancavano, ma la scarsezza dei mezzi paralizzava la volontà e l'intelligenza dei nostri costruttori.

D'Annunzio, che per aver volato con Curtiss e Calderara si proclamava già aviatore, durante una conferenza al Lirico di Milano dopo aver incitato gli italiani a prendere dimestichezza col volo domandò il diritto di

cittadinanza per la parola « velivolo » che a suo dire, più appropriata di quella di derivazione francese « aeroplano », avrebbe avuto gran fortuna nei paesi latini.

« Con l'aereo », disse il Poeta, « nasce la proprietà verticale. La frontiera invade le nuvole ! »

A Roma, sul campo di Centocelle, l'attività aerea proseguiva intensa. Fra gli spettatori più assidui c'erano il Re e Margherita di Savoja i quali andavano in visibilio per le prodezze del « grande » Calderara. È giusto riconoscere, dicevano le pubblicazioni del tempo, che le Loro Maestà furono fra i primi a valutare l'importanza dell'Aeronautica e a favorirne lo sviluppo in Italia. Non ci furono voli o manifestazioni aviatorie ai quali la Regina Margherita non intervenne, appoggiando e incoraggiando le iniziative dei singoli e distribuendo somme di denaro per superare le difficoltà che erano molte e spesso tali da fiaccare qualsiasi entusiasmo.

Basti ricordare che allorché, nel 1904, venne fondata in Roma la Società Aeronautica Italiana, fu la Sovrana che battezzò il primo aerostato *Fides* per indicare, appunto, la sua fede nell'avvenire dei mezzi aerei.

Gli aviatori la consideravano la « madrina del volo » e ogni volta, prima del decollo, guardavano in fondo al campo nella speranza di vedere la bianca figura della Sovrana che li salutava a distanza agitando la mano.

A Centocelle, il vecchio velivolo di Wright sul quale s'erano esercitati un po' tutti era stato messo in disarmo; al suo posto c'era un *Farman* comperato in Francia. Sempre dalla Francia erano arrivati anche i primi motori rotativi portati dall'ingegnere Cammarota il quale aveva frequentato a Parigi un corso di costruttore aeronautico. Cammarota era anche pilota e abile motorista, ma non poté istruire i suoi allievi poiché, alla vigilia dell'inizio dei corsi, nel pomeriggio del 3 dicembre 1910, durante un volo per una scivolata d'ala cadde e morì.

Oltre al *Farman* c'era a Centocelle anche un *Sommer* con un motore da cinquanta cavalli acquistato dal Governo e che veniva usato quasi esclusivamente dal tenente Saglietti. La macchina, che era fra le più potenti di allora, durò qualche giorno appena. Durante una prova, precipitò da ottanta metri e andò in frantumi. Nella caduta, morì l'ufficiale che la pilotava.

Altri due *Farman* costruiti nelle officine romane e cinque *Blériot* comperati in Francia andarono a ingrossare il « parco macchine » della scuola di volo di Centocelle. Il numero degli allievi cresceva di giorno in giorno, il fascino dell'aereo era ormai irresistibile. Al gruppo dei piloti tradizionali, conosciuti come i campioni della bicicletta e dell'auto, s'erano aggiunti il tenente Giulio Gavotti, il sottotenente di vascello Garbarino Garassini, Ugo De Rossi, Leopoldo De Rada, Raul Lampugnani e Raimondo Marra. Altri aviatori come Manlio Ginocchio, Ludovico De Filippi e Filippo Gazzera, dopo aver conseguito il brevetto in Francia erano tornati in Italia e a Centocelle, dove facevano sfoggio di una tecnica tanto audace quanto raffinata, s'erano conquistati in breve tempo la fama di « cavalieri dell'aria ».

Piloti, come ho detto, ce n'erano in abbondanza e tutti esperti, spregiudicati e un po' pazzi dato che la pazzia è stata sempre la seconda natura degli italiani. Mancavano invece le industrie e i « cavalieri » di casa nostra erano costretti, perciò, a montare « cavalli » forestieri.

I pochi inventori esistenti in Italia lavoravano in proprio, dentro officine che erano stambugi e costruivano gli aerei alla maniera artigiana, basandosi più sull'estro e sulla fantasia che sul rigoroso calcolo matematico.

Il denaro per le prove era introvabile; chi aveva soldi si guardava bene dal metterli a disposizione dei costruttori di velivoli i quali, nel campo dell'industria e degli affari, non godevano di alcun credito. Se era matto chi volava, lo era di più chi fabbricava macchine per volare ed era giusto, perciò, dicevano i cosiddetti benpensanti, che nessuno l'aiutasse a costruire apparecchi che servivano soltanto a richiamare disgrazie.

Alla testa di quel gruppo di « matti » senza credito ci fu Bertelli, un bresciano che studiò il volo fin dal 1903 e fabbricò una macchina alla quale diede il nome pomposo di *Aerostave*. Più che un aereo, l'*Aerostave* era un uccellaccio di forma bizzarra come si vedono nelle illustrazioni dei trattati di ornitologia. Aveva le ali curve, una navicella al posto del ventre e, al disopra della navicella, un « globo aerostatico », a forma d'uovo, che doveva servire a sostenerlo in aria. L'*Aerostave* era munito di un motore e di un'elica del diametro di due metri. La macchina, costruita a Parigi presso le officine Surcouff, fu pronta nella primavera del 1905. Prima le fu

applicato un motore *Antoinette* poi un *Levasseur,* ma nessuno dei due si dimostrò all'altezza del compito. Montezemolo che doveva provarla, quando la vide si coprì gli occhi e rinunciò. Bertelli non si diede per vinto. Tolse il palloncino che offriva molta resistenza all'aria e lo sostituì con un festone di tela rigida. Così modificato, il velivolo venne portato a Roma e provato in Piazza d'Armi. Era il 7 giugno 1905.

Attaccato a un avantreno d'artiglieria con una corda lunga cento metri, l'*Aerostave* venne trascinato da sei pariglie di cavalli lanciati al galoppo. Ai comandi sedeva Montezemolo che aveva ceduto alle insistenze del costruttore. Dopo tre giri del Campo di Marte, la macchina si staccò da terra e cominciò a salire, portata dal vento. Al terzo giro, però, quando aveva raggiunto gli ottanta metri d'altezza, uno dei cavalli inciampò e cadde mettendo lo scompiglio nel traino. Il « cervo volante » barcollò in aria poi precipitò trascinandosi dietro il pilota che per miracolo se la cavò con qualche ammaccatura e con una distorsione al piede.

Sull'esempio di Bertelli, gli ingegneri Darbesio e Origoni costruirono un tipo d'aeroplano, battezzato *Asteria,* nella versione di monoplano e di biplano. Le prove furono compiute a Mirafiori ed ebbero successo tanto che l'*Asteria* venne usato come velivolo da addestramento e si comportò tanto bene che nel 1910 ebbe l'onore di essere incluso fra le rarità dell'Esposizione Internazionale Aeronautica di Parigi.

Altre macchine uscirono dalla fabbrica torinese *Chiribiri,* nota per le auto sportive; ci fu un biplano *Filiasi* con motore *Gnome* di sette cilindri e cinquanta cavalli di forza che dopo alcune modifiche apportate da Calderara volò a Centocelle con molta scioltezza; un minuscolo *Faccioli* che s'alzò fino a sette metri di quota e poi cadde per la rottura del timone; un biplano della stessa marca che, pilotato dal figlio dell'inventore, andò distrutto per il distacco dell'elica dal mozzo; un monoplano *Antoni* che venne provato e volò con disinvoltura a San Giusto presso Pisa; un altro monoplano ideato da Pensuti di Pordenone; un *Cobianchi,* un *Chimera,* fabbricato dall'ingegnere Alessandro Marchetti che rimase allo stato di prototipo e infine un *Calderara-Goupy,* biplano con elica a quattro pale, che tenne il cielo per circa tre ore.

In campo aeronautico, il nome più fosforescente fu senza dubbio quello dell'ingegnere Giovanni Caproni che, appena laureato al Politecnico di Monaco di Baviera, si dedicò alla creazione di macchine volanti con spirito missionario.

Di ritorno dalla Germania, pieno di speranze e d'entusiasmo, Caproni si stabilì ad Alessandria con l'intenzione di dar vita a una vera industria aeronautica. Raccolse un po' di denaro e con quattro soldi, amministrati con la lesina, riuscì a mettere insieme un velivolo che alle prove diede risultati tutt'altro che lusinghieri. Avvilito, Gianni Caproni lasciò Alessandria e si ritirò ad Arco dove da solo progettò e costruì una macchina che, a spese del Governo, venne trasportata alla Malpensa per i collaudi. Caproni non aveva mezzi per ingaggiare un pilota collaudatore regolarmente brevettato e pertanto affidò il velivolo al meccanico Ugo Tabacchi il quale era tanto coraggioso e spericolato quanto digiuno di nozioni di pilotaggio.

Il 27 maggio 1910 tutto era pronto per la presentazione dell'aereo. Ai bordi del campo c'erano i « tecnici » venuti da Roma e gli amici del costruttore che per l'emozione riusciva appena a parlare. Il velivolo rullò sul prato, decollò un po' duramente perché Tabacchi aveva la mano pesante, volò per qualche minuto, ma in atterraggio, a causa dell'imperizia del pilota, andò in pezzi. Caproni non mollò, fabbricò un secondo aeroplano che s'alzò fino a sessanta metri ma anche questo, a causa della poca pratica di Tabacchi, anziché atterrare dolcemente, per via di una brusca manovra precipitò come un sasso e diventò un rottame.

Due prove fallite furono un motivo sufficiente per indurre il Governo a sfrattare Caproni dal terreno della Malpensa. Il costruttore, con i pochi arnesi della sua officina, si rifugiò a Vizzola Ticino e abbandonata l'idea di fabbricare biplani si dedicò anima e corpo alla realizzazione di un monoplano che, guidato finalmente da un pilota esperto, volò liscio per oltre cinquanta minuti. Fu un successo; il prototipo partorì cinque esemplari che furono assegnati alle scuole di pilotaggio. La fama del nuovo velivolo Caproni si sparse rapidamente e il 30 gennaio 1912 la macchina costruita nelle officine di Vizzola Ticino vinse il primato di velocità e distanza per aerei con motori da meno di quaranta cavalli. Un mese

dopo, conquistò un altro *record*; volò per cento chilometri impiegando un'ora, sei minuti e trenta secondi.

Il primo viaggio aereo fu tentato in Italia dal tenente Savoia il 30 giugno 1910.

Il Comando della Divisione dell'Urbe accordò il permesso a condizione che l'aviatore « non mettesse in pericolo i tetti della Capitale e non creasse disgrazie nelle strade della città ».

Le cadute erano frequenti e i disastri spesso mortali. Bastava una folata di vento perché il pilota perdesse il controllo della macchina e precipitasse provocando guai che suscitavano lamentele nell'opinione pubblica, in gran parte ancora mobilitata contro gli aeroplani e gli aviatori.

La mattina del volo c'era nebbia. Alle cinque, Savoia fece uscire il velivolo dal capannone e aspettò che il tempo si rischiarasse provando e riprovando il motore. Alle sei e trenta, indossato un giaccone di cuoio foderato di pelliccia e messo in testa un berrettaccio di lana, prese posto sull'aereo. Un quarto d'ora dopo decollò. La macchina scivolò dolcemente sul prato, fece un arioso giro del campo poi mise la prua sulla villa Macchi di Cellere che i piloti prendevano come punto di riferimento. Savoia salì in quota adagio, sorvolò la campagna e le vigne lungo la Casilina e si diresse verso la Basilica di San Lorenzo e Castro Pretorio. Dietro il Policlinico virò, scavalcò via Nomentana e puntò in direzione del viale Parioli che a quei tempi era zona di prati freschi e alberati. Sul Tevere la nebbia era sempre fitta. Sulle colline di Monte Mario, l'aviatore era atteso dai suoi soldati che scrutavano il cielo con le palme accartocciate sugli occhi a guisa di binocolo. L'aereo arrivò all'improvviso, uscendo da una nuvola bianca. Da terra fu salutato con un grido.

Il biplano sorvolò il forte, doppiò la Porta Trionfale e continuò il viaggio seguendo il binario della via Cassia. Dall'alto, Roma appariva frantumata da cupole, torri, obelischi e campanili. San Pietro sembrava l'albero più alto nella foresta. A un tratto il pilota, che aveva messo la prua su Bracciano, s'accorse di essere inseguito da una auto a bordo della quale c'erano il colonnello Moris e i capitani Zicavo e Petrucci.

Savoia giunse sul lago alla quota di cinquecento metri, lo attraversò e, abbassandosi pian piano, atterrò sulla riva davanti alle aviorimesse. Erano le sette e sedici minuti. Dice la relazione del volo che il tenente Savoia non denunciava un filo di stanchezza e che, anzi, poco dopo l'atterraggio manifestò il desiderio di ripetere la rotta inversa per tornare a Roma. Qualcuno lo sconsigliò, anche perché il motore pareva affaticato, ma Savoia non sentì storie. Partì verso le diciannove in coppia con un dirigibile, ma subito dopo il decollo fu costretto a scendere per via dei colpi di tosse che dava per l'appunto il motore. S'era alzato il vento e spingeva il velivolo verso l'acqua. La manovra di discesa fu difficile e piena di pericoli; a contatto del terreno, il carrello affondò in una buca e l'aeroplano, perduto l'equilibrio, sbatté con l'ala e ci rimise l'elica.

La mattina del 20 agosto, il cielo volle una vittima. Alle sei e mezzo decollò da Centocelle il tenente Vivaldi Pasqua. Passò su Monte Mario, rasentò il *draken* del Genio che veniva alzato all'alba e ammainato al tramonto e puntò verso il mare in direzione di Civitavecchia. A quell'ora era in volo anche il tenente Savoia. I due piloti s'incrociarono e si scambiarono un saluto con la mano; Savoia, anzi, fece segno all'amico di virare, ma Vivaldi proseguì sulla sua rotta sorvolando la Maremma, annegata in un isolamento feudale. C'erano campi di sterpi, case ogni tanto vicino a un fosso e pochi sentieri che sparivano all'improvviso in un arruffio d'erbe palustri e di gramigna. Il cielo era di un azzurro inamidato; le poche nubi, di celeste più cupo, parevano sfumature di umidità.

Dopo un paio d'ore da che Savoia e Vivaldi s'erano incontrati, giunse da Civitavecchia un messaggio che diceva: « Stamane alle 7.25 è apparso, proveniente da Roma, un aeroplano che volava all'altezza di cinquecento metri. Ha filato verso il mare aperto salutato dal suono delle campane, dal fischio delle sirene dei piroscafi e dall'entusiasmo della popolazione che si è riversata nelle strade e nelle piazze. Quando è stato all'altezza di Santa Marinella, ha fatto un giro e si è diretto nuovamente verso il punto di partenza. Alle 8.30 il tenente Vivaldi si trovava fra il ponte della Magliana e Ponte Galera, sopra la tenuta Muratella. È da ritenere che accortosi delle incertezze del motore il tenente Vivaldi abbia compreso che vi era scarsità di benzina. In tale condizione ha iniziato la discesa. A cento metri da terra, però, il motore si arrestava. Forse

se fosse riuscito a scendere in volo librato si sarebbe potuto salvare... »

Il luogo di cui parlava il messaggio era una specie di savana, secca e polverosa, ricoperta d'arbusti e di cespugli, con qualche albero dalla chioma rotonda, attraversata dai binari della ferrovia Roma-Civitavecchia.

Il caso volle che passasse il treno proprio nel momento in cui cadeva l'aereo. I passeggeri erano tutti affacciati ai finestrini per ammirare il velivolo che sembrava in gara di velocità con la locomotiva. All'improvviso l'aeroplano oscillò bruscamente, si capovolse e precipitò come un uccello fulminato da una schioppettata. Pareva che colasse dal cielo. Un urlo l'accompagnò nella caduta. Il treno si fermò di colpo e i viaggiatori accorsero sul luogo della sciagura. L'apparecchio era un fagotto di fili e di tele lacerate. La salma del pilota era in mezzo ai rottami.

Nessuno, forse per rispetto e forse anche per timore dal momento che gli aviatori godevano fama di maghi, osò toccarla.

Uno disse: « La macchina mangia l'uomo, lo dice anche l'Apocalisse! » Le donne, per esorcismo, si fecero il segno della Croce.

Con quel volo, finito in tragedia, Vivaldi Pasqua aveva battuto il primato nazionale di viaggio aereo fra città e città.

Quattro giorni dopo, il tenente Saglietti, un altro della pattuglia degli assi, conquistò il *record* italiano d'altezza raggiungendo la quota di ottocento metri che per quei tempi era zona di cielo inesplorato.

A poco a poco Roma aveva fatto l'abitudine agli aerei, ma ogni volta che un velivolo s'alzava sui tetti dell'Urbe i romani si riversavano nelle strade o s'affacciavano alle finestre e ai balconi per godersi lo spettacolo e salutare i piloti con sventolio di mani e di fazzoletti.

Il tenente Savoia era di casa, come le rondini, fra i cornicioni della Capitale; la gente riconosceva il suo aereo che batteva di solito le zone di Porta Pia, di Monte Mario e del Quirinale e lo seguiva di volta in volta con urli e applausi.

Un giorno, verso le 5 e mezzo del pomeriggio del 26 settembre 1910, all'insaputa di tutti decollò da Centocelle il tenente Gavotti con il proposito di dare spettacolo sull'Urbe. Sorvolò la cupola di San Pietro, il Palazzo del

Quirinale rasentando la bandiera e indugiò sulla Piazza davanti alla stazione Termini. Il passaggio del velivolo bloccò il traffico e richiamò in strada una folla entusiasta. Alcuni treni, dato che i viaggiatori erano usciti dalla stazione per vedere l'aeroplano, furono costretti a partire in ritardo.

L'indomani, il pilota fu complimentato dai colleghi e dal capitano Zicavo, suo diretto superiore.

Zicavo con la destra gli strinse la mano e con la sinistra gli allungò un biglietto d'arresti che diceva: « Pregiomi informare la Signoria Vostra che il signor Comandante del Battaglione in data di ieri 26 le ha inflitto la punizione di cinque giorni di arresti semplici nella propria abitazione per il seguente motivo: 'Senza aver chiesto la prescritta autorizzazione compiva sulla città di Roma, al suo dodicesimo giorno di scuola, un meraviglioso volo in aeroplano all'altezza di circa mille metri...' »

Gavotti prese il biglietto di punizione, lo lesse e strizzò l'occhio. Il capitano Zicavo fece altrettanto.

Per Gavotti, che sognava voli anche di notte, la punizione era un encomio, anzi un brevetto dato in anticipo.

CAPITOLO III

Nel settembre del 1911 scoppiò la guerra con la Turchia. Le operazioni in Libia misero presto in evidenza l'importanza bellica dell'aviazione.

All'inizio delle ostilità le imprese degli aviatori destavano in genere curiosità nelle masse, ma diffidenza negli alti comandi militari.

All'aeroplano come arma non credeva nessuno, mentre tutti credevano invece al velivolo come mezzo da spettacolo e come strumento di brivido. In altre parole, l'aeroplano continuava ad essere una grande attrazione da « Luna park ».

Nella storia del volo, il periodo che va dal 1903 al 1911 è considerato epoca di pionieri e l'aviazione, dato che gli aerei servivano soltanto per volare e non avevano a bordo né mitragliatrici né bombe, viene definita « pura e romantica ».

Fu per una legge, che vorrei definire inesorabile, che allo scoppio della « piccola guerra » libica l'aviazione mutò « pelle » e diventò strumento di lotta bruciando, negli anni successivi, le tappe fino ad imporsi, nell'ultimo conflitto mondiale, come arma assoluta. Cambiava la natura tecnica dei velivoli, ma l'animo dei piloti era lo stesso di sempre; animo semplice, coraggioso, guidato da un cervello limpido, pieno di fantasia. Erano, e sono tutt'oggi, una razza di audaci. Nella loro vita, anche se non ne parlavano, si intuiva la presenza costante dell'aereo cui erano attaccati da un amore carnale. Il loro destino era il volo, l'amavano e ne erano dominati.

Nella terza decade d'agosto del 1911 si erano svolte, nel Monferrato, le manovre dell'Esercito con la partecipazione di dodici aeroplani ai quali era stato affidato il compito che prima era di pertinenza della cavalleria; osservare, cioè, e sorvegliare i movimenti dell'avversario.

Dell'impiego dei velivoli a scopo offensivo non si parlava ancora, ma l'idea che prima o poi si potesse lanciare esplosivo dall'alto s'era affacciata fin dal 1899 tanto che durante una conferenza internazionale all'Aja, Italia e Russia avevano sollecitato un accordo generale così concepito: « È proibito attaccare e bombardare sia dall'artiglieria sia lanciando dei proiettili e degli esplosivi dal-

l'alto degli aerostati e d'altri mezzi analoghi, città, villaggi, case o bastimenti che non siano difesi ».

Fin da allora, con intuizione che potrebbe definirsi profetica, si sentiva nell'aria l'avvicinarsi della guerra aerea e l'umanità già fiutava quella specie di vento torrido, direi di Pentecoste, provocato dalle bombe lanciate dai velivoli.

La convenzione dell'Aja durò soltanto cinque anni e alla sua scadenza nessuno pensò di rinnovarla anche se cinque anni dopo c'erano motivi più validi per temere la minaccia dell'aeroplano. Proprio l'Italia, che aveva sollecitato la censura della guerra aerea, fu la prima nazione al mondo che sperimentò i velivoli in azioni belliche. Fra le manovre del Monferrato e la campagna di Libia si inserì un avvenimento aviatorio della importanza di quello di Brescia, un *raid* sul percorso Bologna-Venezia-Rimini-Bologna al quale parteciparono in gran numero piloti italiani e francesi.

La gara era riservata agli aviatori civili, ma, ciò non ostante, vi parteciparono, fuori concorso, cinque ufficiali dell'Esercito. La competizione era stata organizzata da *Il Resto del Carlino* allo scopo di dimostrare, su un percorso lungo e difficile, i progressi della tecnica aviatoria e la capacità di navigatori dei piloti i quali non erano più acrobati, ma veri e propri specialisti del volo.

Tutta Bologna fu presente alla partenza dei concorrenti che avvenne in un clima di *kermesse*. Trattorie e caffè erano rimasti aperti tutta la notte e gli appassionati delle manifestazioni aeree, alla stessa maniera come oggi fanno per il calcio e per i calciatori, discutevano di macchine e di aviatori, scacciando il freddo, l'umidità della stagione e la noia dell'attesa con mangiate pantagrueliche e abbondanti bevute di Lambrusco.

Pioveva fitto, l'aria aveva già l'odore marcio dell'autunno. I tram, usciti all'alba dal deposito, facevano la spola fra il centro e il sito destinato per la partenza dei velivoli.

Nel corso della notte, il tempo era peggiorato; secondo le informazioni dei centri meteorologici, anche Venezia era investita dal temporale. Non ostante la decisione dei commissari di gara di rimandare il *raid*, i piloti vollero partire lo stesso e per primo, salutato da un applauso fragoroso, decollò il francese Le Lasseur seguito da Gavotti,

da Moizo, da Roberti, da Piazza, De Rossi eccetera. Dal Mistro caricò sul suo velivolo un sacco di posta destinata a Venezia e quello fu il primo trasporto aereo postale compiuto al mondo.

Lungo la rotta il cielo era un groviglio di nubi gonfie d'acqua. Molti piloti, ostacolati dalla pioggia e sballottati dal vento, furono costretti a interrompere la corsa e a compiere fortunosi atterraggi nella campagna. Soltanto tre italiani arrivarono regolarmente a Venezia: Piazza, Gavotti e Moizo. Tutti e tre furono portati in trionfo dai veneziani che li aspettavano con pazienza, ma senza troppa convinzione di vederli spuntare in mezzo alle nuvole viscide che lambivano i tetti della città.

Nella seconda tappa, Venezia-Rimini, giunse primo Moizo, seguito da Gavotti, da De Rossi, da Frey e da Piazza.

A quell'epoca non c'erano aerovie, radiofari e neppure collegamenti radiofonici; i piloti andavano a naso, orientandosi sui campanili, sulle cupole, sui fiumi o sulle strade ferrate. In occasione del *raid* Bologna-Venezia-Bologna, lungo il percorso furono organizzati dei punti di segnalazione a mezzo di fumate che dovevano servire a indicare anche la direzione del vento.

Uno di questi punti fu stabilito a Ferrara e chi fece le fumate fu Italo Balbo il quale era ragazzo e, come tutti i giovani, aveva la testa piena di fantasie e di sogni aviatorii.

La notizia che Ferrara sarebbe stata sorvolata dagli aerei della corsa Bologna-Venezia mise in orgasmo la città. Corrispondente del *Carlino*, organizzatore della competizione, era un certo avvocato Verdi; a lui era stato dato l'incarico di provvedere alle segnalazioni. Balbo, tanto fece e tanto supplicò l'avvocato Verdi che riuscì a farsi girare l'incombenza e il giorno del passaggio degli aeroplani se ne andò in campagna e accese falò di paglia umida che sprigionavano colonne di fumo visibili alla distanza di chilometri. L'attesa fu lunga; finalmente, annunciato da un ronzio incerto e scoppiettante, apparve un velivolo il quale procedeva a fatica, annaspando nel vento. Italo lo guardò affascinato e guardandolo ripeteva il nome del pilota, che era Dal Mistro, come se recitasse le giaculatorie.

Vincitore della gara risultò Piazza, che percorse i sei-

centoquaranta chilometri del tragitto in quattro ore, quarantaquattro minuti e cinquantasette secondi. Secondo arrivò Gavotti, terzo Moizo, quarto De Rossi e quinto Roberti.

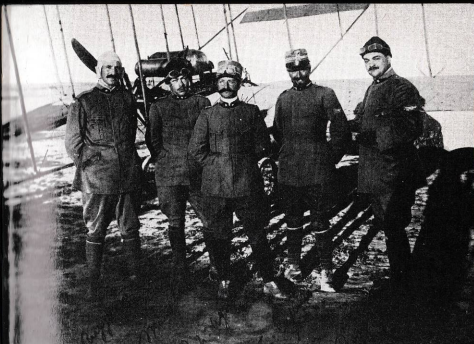
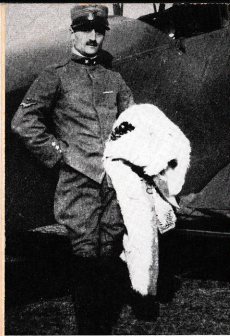
Il *raid* fu la prova del fuoco per la guerra. Sull'abilità dei piloti si poteva fare assegnamento a occhi chiusi; mancavano le macchine e quelle poche che c'erano tenevano il cielo a fatica per via della vecchiaia e degli acciacchi.

I bilanci militari erano magri e, senza soldi, era impossibile seguire il progresso dei mezzi aerei.

Il paese, che nel suo complesso aveva più sensibilità dei governanti, reclamava un'aviazione forte, voleva aviatori e aeroplani. Fu in quella circostanza che facendosi portavoce dell'opinione pubblica il Presidente dell'Aero Club di Padova, il pilota Leonino da Zara, lanciò la proposta di una sottoscrizione nazionale per dare « ali all'Italia ». Lui stesso si tassò per ventimila lire che erano il valore di un velivolo.

L'idea fu accolta dovunque con entusiasmo. Il Re aprì la sottoscrizione con centomila lire; la Regina Madre, aviatrice *ad honorem,* diede ventimila lire; il Ministero degli Esteri, fra il personale in Patria e quello fuori sede, raccolse settecentocinquantamila lire; altre centoottantamila lire furono raccolte nelle scuole; la Guardia di Finanza diede quarantaduemila lire; il Ministero dei Lavori Pubblici, insieme con le Ferrovie, ne versò cinquantasettemila; trentaduemila lire le diede la Magistratura e centotrentaduemila i Comuni. In complesso, furono raccolti più di tre milioni che vennero versati al Tesoro a favore del Ministero della Guerra.

Il 1° aprile, in aggiunta all'iniziativa di Leonino da Zara, il principe Potenziani inviò un appello alla « Gente d'Italia », che diceva: « *Or sono più di cinquant'anni, quando la nostra Patria ancora divisa anelando la propria indipendenza, per spontaneo slancio di tutti gli italiani venivano offerti mediante sottoscrizione nazionale cento cannoni all'Esercito. L'Italia ora risorta a nuova vita, senta aumentato il suo affetto per l'Esercito che afferma nuovamente in Libia la potenza della Nazione e l'attesti con l'offerta, che sintetizza tutto il nostro rapido progresso, di cento aeroplani all'Esercito...* »

L'appello fu raccolto da tutte le grandi città. Roma

Campagna libica. Nella fotografia in alto, da sinistra: Ruggerone, Manissero, Altostoni, Capuzzo e Rossi. Quella di Libia fu la prima guerra, nel corso della quale venne impiegata l'aviazione per scopi militari. Gli aerei e i loro piloti venivano utilizzati come osservatori. A guerra quasi finita, il pilota Gavotti, nella foto accanto, eseguì il primo bombardamento aereo della storia dell'aviazione mondiale. Passeranno molti anni prima di arrivare alla tecnica di Hiroshima. Allora, i piloti caricavano sulla navicella qualche granata che poi lanciavano a mano sul bersaglio, avvicinandosi il più possibile per essere precisi e rischiando, quindi, di essere abbattuti a fucilate. Del gruppo degli aviatori volontari in Libia, sei vi rimasero fino al marzo del 1912 e operarono in Cirenaica, contribuendo alla resa degli ultimi fortilizi turchi.

Le prime medaglie d'oro dell'Aeronautica italiana. Foto in alto: il capitano Oreste Salomone, che per primo ebbe il sommo riconoscimento, ed il capitano Fulco Ruffo di Calabria. Foto in basso: gli « Assi » Keller e Baracca accanto ad un aereo abbattuto.

offrì trecentomilaquattrocentoottantasei lire; Venezia settantasettemilacentocinquantacinque lire; Napoli sessantamilaotto lire; Bologna quarantasettemilaottocentoottantasette lire e il Piemonte e la Liguria insieme raccolsero duecentoquattromila lire.

In data 28 settembre 1911, con un dispaccio riservatissimo, lo Stato Maggiore ordinò l'approntamento di una flottiglia di aeroplani da mettere a disposizione del Corpo d'Armata speciale mobilitato per « zone pianeggianti d'oltre mare ».

Da circa un anno si discuteva della situazione di Tripoli. Se ne parlava nei salotti dove gli uomini politici più in vista commentavano con libertà di linguaggio e di idee la politica ufficiale, nei circoli della Capitale che erano il sottobosco del Parlamento, alla Camera e in seno al Governo. Tripoli diventò oggetto di una canzone popolare che rimase fra le più spontanee e patetiche dei tempi di guerra.

Respinto da parte del governo ottomano un *ultimatum* di Roma perché non venissero ulteriormente menomati i nostri diritti in Libia, la guerra diventò inevitabile.

Non ostante l'ordine di mobilitazione della flottiglia aerea, molti ufficiali dello Stato Maggiore erano in dubbio se impiegare i velivoli che fino allora erano stati usati soltanto per manifestazioni sportive. I voli erano definiti « esperimenti » e il materiale era considerato troppo scarso e fragile.

L'intervento del tenente colonnello Cordero di Montezemolo mise a tacere le discussioni e l'Esercito assegnò cinque piloti alla flottiglia mobilitata: il capitano Carlo Piazza in qualità di comandante, il capitano Riccardo Moizo, il tenente Leopoldo De Rada, il sottotenente Ugo De Rossi e il sottotenente di complemento Giulio Gavotti. Altri sei piloti vennero aggregati al nucleo come riserve. Erano il capitano Felice Scaparro, il capitano Igino Gilbert de Winckels, il tenente Luigi Falchi, Costantino Quaglia, Ettore Mauro e Andrea Poggi. Come personale di governo, la flottiglia disponeva di un sergente e di trenta soldati. La forza del reparto era di nove aeroplani; due *Blériot,* tre *Nieuport,* due *Farman* e due *Etrich*. Ogni aeroplano aveva il proprio *hangar*. La partenza degli aviatori da Napoli fu salutata dall'intera città che s'era riversata sui moli del porto con fiori e bandiere.

Tutto ciò che esisteva sui campi di Aviano e di Somma Lombardo come parti di ricambio e strutture dei capannoni venne imballato e spedito in Africa. Era il 13 ottobre del 1911.

Undici giorni prima, l'ammiraglio Faravelli, che comandava le navi nel mare di Tripoli, aveva intimato la resa alla piazza turca. Dopo tre giorni di tiri con le artiglierie di bordo, il 5 ottobre i nostri marinai erano sbarcati al comando del capitano di vascello Umberto Cagni e avevano conquistato la città.

Alle dieci del 15 ottobre arrivarono a Tripoli i tre piroscafi con gli aviatori e gli aeroplani.

Furono sbarcati subito due cassoni con dentro altrettanti *Blériot,* il resto del materiale rimase sulle navi in attesa che venisse allestito il campo.

La notizia dell'occupazione di Tripoli, dello sbarco dei soldati e dell'arrivo dei primi contingenti di aviatori, appena giunta in Italia provocò l'effetto di una scarica elettrica.

Dopo la conquista della città avevano cominciato a ritornare in Libia anche i profughi che s'erano rifugiati a Malta e vivevano rinchiusi nei lazzaretti, costruiti dagli antichi Cavalieri dell'Isola sul golfo di Marsa Muscetta. I lazzaretti erano ospedali, fortezze e fondaci.

Da Tripoli, in seguito alle vessazioni dei turchi, erano scappati italiani, maltesi, israeliti e arabi sospetti di poca lealtà nei confronti della Turchia. Si trattava di gente terrorizzata che raccontava con particolari drammatici le ultime giornate trascorse in città.

I giornali maltesi non davano informazioni della guerra e i rifugiati non sapevano se e quando sarebbero tornati a Tripoli. Una sera, finalmente, gli abitanti del lazzaretto furono avvertiti che l'indomani doveva entrare nel porto di Malta il piroscafo *Bisagno* il quale avrebbe caricato passeggeri per la Libia. Il messaggio però non assicurava che il *Bisagno* sarebbe arrivato a Tripoli poiché le acque davanti alla città erano soggette a blocco navale. La navigazione fu tranquilla fino in vista della costa. Tripoli era nascosta da un banco di nebbia.

All'improvviso, a dritta del *Bisagno,* in pieno mare, apparve un pinnacolo di fumo.

Sul ponte qualcuno gridò: « È una torpediniera! »

« Viene verso di noi! » urlò un altro.

« Viene a dirci di tornare indietro!... »

La nave da guerra avanzò di circa un miglio poi virò e scomparve. Dicevano i racconti dei profughi che i passeggeri del *Bisagno* erano tutti sul ponte con gli occhi in direzione della rada dove erano apparse altre navi italiane, prima due, poi tre, quattro e altre ancora fino a dieci. Erano tante che infestavano il mare. Tripoli era sempre nascosta dietro una sciarpa di nebbia bianchiccia.

Un ufficiale di bordo che scrutava la costa col binocolo, lasciò cadere il cannocchiale e gridò: « La bandiera italiana sventola vicino al faro!... »

Molti guardarono in su verso il ponte, ma nessuno disse nulla per paura che non fosse vero.

L'ufficiale ripeté: « Sono sicuro. È la bandiera italiana. Vedo i colori quando si muove!... »

Altri gli fecero eco, dissero che era davvero la bandiera italiana; altri, invece, gli diedero sulla voce e dissero che non si vedeva nessuna bandiera.

Eppure qualcosa sventolava sulla torre del forte e sul faro, soltanto che non si distingueva bene il rosso.

Ci furono momenti di silenzio e di ansia.

Una voce urlò: « Guardate, anche laggiù sventola una bandiera italiana... »

C'era per davvero, alta e gonfia d'aria su una duna della spiaggia di Gargaresch.

Sul *Bisagno,* insieme con i profughi c'era un giornalista francese, Jean Carrère, il quale aveva gli occhi pieni di lacrime.

Il battello passeggeri sfilò davanti alla nave ammiraglia e ricevette l'ordine di gettare le ancore dinanzi alla spiaggia, sulla destra di Tripoli.

Il porto era bloccato dalla flotta.

La città era piena di marinai. In un tratto della costa, lungo la riva del mare, c'erano ammucchiati una ventina di cannoni abbandonati dai turchi in fuga. I marinai lavoravano di badile e di funi per tirarli in secco.

Un marinaio alzò un pezzo e disse: « Questo i turchi non lo riprendono più. Prima mi ci faccio ammazzare sopra... »

Mentre le truppe scavavano trincee attorno alle oasi, il capitano Piazza, comandante della flottiglia aeroplani, si mise in giro per scegliere il posto per l'aeroporto.

Il primo campo di volo fu allestito a Tripoli nei pressi

del cimitero degli israeliti che era una spianata con pochi ciuffi di palme magre e polverose. Gli ebrei tripolini chiamavano la zona del cimitero « il letto dell'agonia ». A lato delle palme c'era un piccolo fabbricato in mattoni che i piloti adattarono a mensa e battezzarono « Hotel Costituzionale ».

Il sito era calvo e bollente. Nel calore del mezzogiorno l'aria oscillava e vibrava e provocava, sulla terra secca, miraggi d'acqua, di cespugli, d'alberi e colline.

Oltre ai velivoli, erano stati portati in Libia alcuni aerostati e due dirigibili, il *P2* e il *P3*, a bordo dei quali volavano come osservatori i capitani di stato maggiore Pietro Maravigna ed Ettore Bastico.

L'occupazione di Tripoli aveva paralizzato l'esercito turco il quale ebbe bisogno di alcuni giorni per riaversi dallo *choc*. Digerita la sconfitta, i turchi tornarono all'attacco con tale violenza che nei pressi dell'oasi di Sciara Sciat per contenere lo sforzo nemico fu necessario rettificare il fronte.

Le notizie dell'insuccesso di Sciara Sciat provocarono il panico in città e diedero fiato alle voci di attacchi in forza da parte dei turchi di cui veniva segnalata la presenza un po' dappertutto. A Tripoli dicevano che nei pressi di Garian erano arrivati trentamila armati provenienti dal Fezzan con ottomila cammelli carichi di rifornimenti. Alcuni beduini avevano riferito che il nemico disponeva, a Iefren, di seimila cavalli. Secondo altre informazioni, gli arabi avrebbero attaccato dopo la preghiera del venerdì, sicuri, secondo gli incitamenti dei marabutti, di poter travolgere con poche fucilate le truppe italiane sbarcate in città.

Il generale Caneva, nelle sue relazioni a Roma, non faceva mistero della scarsezza di notizie e aggiungeva che le informazioni di fonte indigena erano frammentarie e spesso viziate.

« *Ciò* », scriveva, « *crea incertezza nei reparti e rende difficile la preparazione di un piano organico. Gli unici di cui posso fidarmi sono gli aviatori e ricorrerò a loro per sapere finalmente la verità sulla consistenza e sulle intenzioni del nemico.* »

A Roma, al Ministero della Guerra, le idee e i propositi di Caneva riguardo agli aviatori erano condivisi da pochi e quei pochi erano naturalmente ufficiali giovani, di nessuna autorità. Letta la relazione del Comandante delle truppe in Libia, il generale Spingardi, Ministro della Guerra, gli telegrafò per informarlo che in seguito a suggerimenti del comando dell'aviazione militare francese considerava estremamente pericolosi i voli in Africa, specie durante il giorno a causa dei vuoti d'aria.

« Consiglio perciò », concludeva il telegramma, « di volare prima dell'alba o dopo il tramonto... »

Caneva scorse il messaggio, scrollò le spalle e disse: « Li farò volare, allora, per controllare l'esistenza del buio non quella del nemico!... »

Anche i piloti non fecero caso all'avvertimento del Ministro che, digiuno di problemi aeronautici, s'era limitato a ripetere come un altoparlante un consiglio fornito dai generali francesi i quali, anche allora, godevano fama, immeritata per la verità, di tecnici della guerra e di brillanti strateghi.

Per eliminare ogni incertezza, Caneva ordinò alla flottiglia aviatori di compiere una vasta ricognizione lungo il fronte e di controllare le voci che circolavano a proposito dei preparativi nemici per un nuovo attacco. L'ultima informazione giunta al comando italiano era che per mantenere alto lo spirito aggressivo degli arabi era giunto in Tripolitania Alì, figlio di Abd el Kader, l'eroe dell'Algeria, insieme con il figliolo che portava il nome del nonno. I beduini, di ritorno dal deserto, dicevano che Alì percorreva i campi e predicava con parole di fuoco la guerra contro gli infedeli a nome del Sultano da cui era stato inviato in Libia per annunciare ai soldati di Allah un prossimo, vistoso arrivo d'armi.

Gli addetti militari stranieri, accreditati presso il comando del generale Caneva, vollero essere presenti quando il capitano Piazza partì per il suo primo volo di guerra. Era il 23 ottobre.

Piazza decollò che il giorno spuntava appena e mise subito la prua in direzione della strada di Azizia dove c'erano alcuni accampamenti nemici. La ricognizione durò cinquantacinque minuti e venne compiuta con un monoplano *Blériot*. L'esito del volo e le preziose notizie fornite dal pilota indussero Caneva a ordinare una seconda spedizione aerea per il giorno successivo. Lo scopo era di stabilire l'esatta ubicazione del villaggio di Azizia che, secondo le carte dell'epoca, doveva trovarsi a ses-

santa chilometri a sud di Tripoli. Partì Moizo. Dopo due ore d'esplorazione l'aviatore tornò alla base e riferì al generale che la località sorvolata, anziché a sessanta, si trovava a cento chilometri dalla capitale della Tripolitania.

Da quel giorno i piloti volarono ininterrottamente per tutto il periodo della campagna.

Dopo lo sbigottimento provocato dalla comparsa in cielo dei primi aeroplani, i beduini si ripresero e sotto la guida dei turchi organizzarono la difesa contraerea servendosi dei fucili con i quali sparavano a bersaglio puntando alle ali dei velivoli che erano larghe e fragili come ali di farfalla.

Moizo, che il giorno 25 ottobre era partito per una nuova ricognizione al di là delle linee, tornò al campo con tre pallottole nell'aereo.

In base alle informazioni fornite dagli aviatori, il Comando in capo venne a sapere che il nemico disponeva di un fronte continuo, tenuto da fucilieri, il quale partendo dall'Oasi arrivava fino al mare, a un chilometro e mezzo dalle nostre trincee.

Di tanto in tanto veniva dato per sicuro un attacco turco; uno fu annunciato per il giorno 26 e contrariamente al solito la notizia fu vera.

La notte sul 26 ottobre passò relativamente tranquilla Ci fu qualche colpo di fucile, si sentirono le solite voci delle sentinelle che si chiamavano forse per farsi coraggio e, in lontananza, nel deserto, si vide il riverbero dei fuochi di bivacco. I fuochi ardevano tutta la notte e rischiaravano l'orizzonte della steppa, piena d'ombre e d'agguati.

L'alba salì dapprima cauta poi esplose come vampa. Verso le cinque, quando il cielo cominciò a diventare limpido, il nemico si lanciò all'attacco. Alle sei si alzò in volo Piazza e mezz'ora dopo decollò il sottotenente Gavotti che scoprì attendamenti arabi e turchi nella zona di Ain Zara.

La battaglia durò violenta fino alle dodici; a mezzogiorno calò di tono, all'una era finita. I turchi erano stati respinti dappertutto.

Il generale Pollio, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, telegrafò il suo plauso per l'azione degli aviatori. Al telegramma di Pollio, Caneva aggiunse un suo personale encomio. Diceva:

« *Ai valorosi compagni nostri i quali con fede pari all'ardimento hanno, primi nel mondo, percorso le vie dell'aria fra i turbini dei proiettili nemici; a questi esploratori benemeriti che affrontando i pericoli di uno strumento non ancora sicuro tanti preziosi elementi hanno saputo raccogliere per la condotta delle operazioni giunga ora per il meritato premio dell'alta lode ricevuta, l'eco della soddisfazione mia e delle truppe tutte che dalle trincee ogni giorno ne salutano con grida di ammirazione i voli superbi...* »

Ciò che non poté realizzare la fucileria nemica, la quale di giorno in giorno diventava più fitta e più precisa, lo provocò un violento temporale che, abbattutosi nella zona di Tripoli, travolse e distrusse i due *hangars.*

Nel frattempo, in appoggio al nucleo che operava in Tripolitania, venne mobilitata la squadriglia di Bengasi la quale partì da Napoli l'8 novembre. Siccome il campo di Benina era sabbioso, per permettere agli aeroplani di decollare venne allestita una pista in legno, lunga cento metri e larga dodici, che fu la prima pista artificiale costruita al mondo.

Galvanizzati dalle notizie del fronte, anche i piloti civili pochi giorni dopo lo scoppio delle ostilità domandarono di essere mobilitati e inviati in Libia. Su iniziativa della rivista *La Stampa Sportiva* di Torino si formarono due flottiglie che vennero destinate una a Derna e l'altra a Tobruk. Comandante della prima era il deputato Carlo Montù che aveva ai suoi ordini Umberto Cagni, Mario Cobianchi, Achille Dal Mistro e Alberto Verona; della seconda, facevano parte il tenente Capuzzo Romolo Manissero, Giuseppe Rossi e Germano Ruggerone.

I piloti, equiparati a sottotenenti del Genio, percepivano una paga di venticinque lire al giorno mentre i motoristi ed i meccanici ne prendevano quindici.

Il Corpo Volontari venne impiegato fino al marzo del 1912, dopo di che si sciolse e venne sostituito da squadriglie militari. La guerra fece sentire in Patria la necessità di creare un forte nucleo di aviatori senza ricorrere, come avveniva in passato, alle scuole estere. Sotto la spinta del logorio imposto dalle operazioni che richiedevano sempre di più l'intervento dell'Aeronautica, venne creato il primo Corso di pilotaggio con ventuno allievi suddivisi fra le scuole militari di Aviano, di Cascina Malpensa, di

Pordenone e quelle civili di Gallarate e di Pisa. Il corso militare sfornò trentasette piloti ai quali se ne aggiunsero altri venticinque istruiti in Francia.

La guerra nel deserto era tutt'altro che facile; la difficoltà più grande era rappresentata dall'impossibilità per i comandi dei reparti avanzati di spingere l'occhio al di là delle trincee avversarie e di esplorare il *serir* antistante dove ogni duna nascondeva l'insidia di un agguato.

I beduini e i guerriglieri arabi conoscevano a menadito le piste e la tecnica di mimetizzarsi non appena sentivano in aria il ronzio di un aereo. La steppa sembrava vuota, ma in realtà era piena d'occhi e di orecchi. Gli arabi erano come le cavallette, arrivavano all'improvviso come un'ombra di fumo e attaccavano come un uragano riempiendo l'aria di urli e di schioppettate. Dove arrivavano, uccidevano senza pietà e il loro arrivo era preceduto da strani racconti di fanatismo e di ferocia. Per muoversi, non avevano bisogno della luna piena, camminavano al buio sicuri e spediti come sciacalli. Spesso, al momento dell'occupazione, i villaggi risultavano abbandonati mentre in realtà gli arabi erano appena al di là delle case acquattati nella sabbia.

Ad Amrus, al momento dell'ingresso delle nostre truppe, a titolo d'avvertimento per gli informatori al servizio dell'Italia, furono trovati quattro occhi umani imbullettati sulla porta di una baracca.

A mano a mano che gli aviatori presero dimestichezza col terreno, impararono a scrutarne le pieghe e il deserto rimase finalmente senza segreti.

Dopo numerosi voli, sia Moizo che Piazza decisero di documentare con fotografie le loro preziose ricognizioni. Piazza domandò a Roma una macchina *Bebé Zeiss* da applicare al suo aeroplano, ma siccome il Ministero tardava a rispondere, se ne fece prestare una dalla sezione del Genio di Tripoli e la sistemò sul velivolo con l'obiettivo puntato in basso. Disponendo di una mano sola, poiché l'altra era impegnata a guidare l'aereo, il pilota poteva scattare una fotografia soltanto. Ai primi di novembre, il Comando fu messo a rumore da un avvenimento che venne definito sensazionale; il campo turco nei pressi di Tripoli fu attaccato dall'alto da un pilota italiano.

Per la verità fin dai primi voli in Libia, gli aviatori ebbero l'idea di lanciare bombe in volo. I proiettili disponibili erano poco più grandi di un'arancia e pesavano due chilogrammi. Per lanciarli, a guisa di una comune bomba a mano, bisognava strappare la sicura con i denti.

L'azione fu compiuta dal tenente Gavotti il quale, giunto sull'oasi di Ain Zara, innestato il « fulminante », lasciò cadere quattro bombette *Cipelli* in mezzo all'accampamento nemico.

Da terra s'alzò una gran nuvola di polvere in mezzo alla quale soldati e armenti scappavano terrorizzati.

Fu il primo bombardamento aereo e come tale se ne occuparono largamente la stampa interna ed estera. D'Annunzio celebrò l'avvenimento paragonando gli aviatori a semidei che avevano rubato al cielo il sacro fuoco.

Giolitti, che era Presidente del Consiglio, non fu dello stesso parere, giudicò il gesto di Gavotti una inutile e dannosa bravata.

Preoccupato per le reazioni suscitate in campo internazionale dalla vicenda bellica di Ain Zara, il Presidente s'affrettò a telegrafare al generale Caneva per chiedere spiegazioni. Il telegramma diceva: « *Turchia protesta per bombardamento ospedale Ain Zara da parte aeroplani. Prego telegrafarmi se a sua conoscenza che veramente esista in via normale ospedale Ain Zara* ».

Caneva rispose nei seguenti termini: « *833. Riferimento telegramma 30647. Oasi Ain Zara non esistono normalmente stabilimenti militari turchi qualsiasi genere. Aeroplani e Draken accertarono esistenza grande campo, tende modello militare turche senza scorgere su alcuna di esse segno neutralità. Esistenza campo truppe era già indicata informatori senza alcun ospedale. Perciò non solo aeroplani lasciarono cadere bombe, ma anche navi vi lanciarono qualche granata da 152, distanza 10.200 metri con tiro aggiustato provocando fuga soldati turchi come riferito telegramma 623 del 10 corrente* ».

La strada per le azioni dall'aria era ormai aperta. Al bombardamento di Gavotti ne seguì un secondo di Moizo, compiuto con la stessa tecnica e con l'uso di bombe *Cipelli*, di bombe *Hansen* di tipo svedese, catturate a bordo di un veliero greco che portava rifornimenti alle truppe turche, e di bombe *Bontempelli* costituite da un cilindro metallico, come i moderni spezzoni, munito di un congegno ad elica che ne garantiva la caduta verticale, pieno di esplosivo e di pallettoni di piombo.

Nel febbraio del 1912 giunse in Libia una vera e propria spezzoniera, chiamata « *Cassetta Campodonico* », contenente dieci bombe, la quale si apriva automaticamente allorché il pilota azionava una leva sistemata accanto alla *cloche*. Le bombe potevano cadere una alla volta oppure a grappoli.

Il giorno 23 novembre si sparse la notizia che anche i turchi avrebbero inviato in Africa alcuni aeroplani. Il Ministero della Guerra, che ne era stato avvertito dall'Ufficio Informazioni, s'affrettò a darne comunicazione al Comando superiore della Libia suggerendo agli aviatori di studiare un mezzo di difesa e consigliandoli di munire i velivoli di speciali contrassegni per evitare di attaccarsi fra loro.

Il testo del messaggio segreto giunto da Roma fu letto la sera a mensa dal capitano Piazza a tutti i piloti.

L'avvertimento dello stato maggiore non suscitò alcuna impressione, al contrario fu accolto da risa e sottolineato da un'abbondante bevuta.

D'accordo con i colleghi, Piazza suggerì la risposta per il Ministero. Diceva: « *Per la difesa e offesa degli aeroplani nemici penseranno i nostri piloti stessi manovrando in modo di soffiarli o di colpirli col tiro delle pistole di cui sono tutti provvisti* ». S'annunciavano duelli che la stampa, prima ancora che avvenissero, definiva già di giganti, parlando di sparatorie ad alta quota e di acrobazie temerarie sullo sfondo del cielo africano che necessariamente doveva essere una fornace.

Aeroplani turchi, invece, non se ne videro; in compenso il nemico, messi da parte i fucili, imparò a sparare contro gli aerei con i cannoni.

Durante l'inverno fra il 1911 e il 1912 furono inviate in Libia altre flottiglie di cui facevano parte il capitano pilota del Genio Navale Alessandro Guidoni e il tenente d'amministrazione Oreste Salomone il quale diventò un asso della prima guerra mondiale e si conquistò, con un volo epico sulle basi austriache, la medaglia d'oro al valor militare.

Nei confronti dell'Aviazione e dei piloti non c'erano più né scetticismo né dubbi; la nuova tecnica della guerra doveva tener conto dell'aereo nei suoi numerosi impieghi. Il bombardamento e la ricognizione erano già specialità dell'Aeronautica militare, mancava la caccia

che però era la più congeniale al carattere e all'ardimento dei piloti italiani.

Le novità non erano finite. Il 4 marzo 1912, approfittando di una notte illuminata dalla luna, Piazza e Gavotti fecero una prova di volo notturno della durata di mezz'ora.

Dice la relazione: « *Alla sera alle ventuno, i due piloti fanno un tentativo di volo di notte. La visibilità delle diverse parti del velivolo era sufficiente (estremità delle ali, equilibratore anteriore, eccetera). Non si vedevano invece i piccoli strumenti di bordo a cagione delle loro graduazioni minute. Soltanto l'ora fu visibile con un orologio a grandi sfere e grosse cifre quando la luna l'investì in pieno...* »

Per orientarsi, Piazza e Gavotti tennero d'occhio i lumi della città e le sue case che spiccavano bianche come di giorno. A quell'ora nessuno sparava, era il momento in cui la guerra era fatta di silenzi che restituivano alla natura il sonno e la quiete dell'epoca in cui gli uomini vivevano nelle caverne.

L'oasi era una macchia nera e il deserto pareva rappezzato d'ombre. Il rumore del velivolo invisibile insegnò ai soldati che sonnecchiavano nelle buche, avvolti nel tabarro grigioverde, che d'ora in avanti dovevano considerarsi preda facile e nuda.

Il 25 agosto l'Aviazione ebbe il suo primo caduto, il sottotenente di cavalleria Piero Manzini. Partito alle 6.10 del mattino per una ricognizione fotografica, all'inizio del volo, a causa di una folata di vento, l'aereo sbandò e precipitò in mare quasi davanti al campo. La salma del pilota fu trovata da un palombaro a quindici metri di profondità.

Moizo, che era tornato in Africa dopo un periodo di licenza in Italia, nel corso delle ultime operazioni mentre volava nella zona fra Zavia ed El Maja, per avarie al motore fu costretto ad atterrare e venne catturato dai turchi i quali lo restituirono l'11 novembre allorché vennero firmati i preliminari della pace.

Anche nel settore cirenaico gli aviatori fecero prodigi. Il nemico sparava ormai con i cannoni e chi per primo fece le spese delle granate turche fu il tenente di vascello Roberti il quale ebbe il velivolo colpito nell'elica. Il tiro fu così preciso che Roberti sentì il bisogno di congra-

tularsi con gli artiglieri; s'abbassò sulla batteria e lasciò cadere alcuni biglietti da visita.

Molti anni dopo, durante una visita in Turchia, l'aviatore vide la sua carta, fra i trofei di guerra, in un museo di Costantinopoli. L'attività bellica dell'aviazione italiana fu seguita con interesse dai più quotati giornali del mondo.

Il *Times* di Londra, che aveva mandato a Tripoli un suo corrispondente, dopo i successi di Gavotti, di Piazza e di Moizo scrisse: « *Nessuno può aver osservato l'opera compiuta dagli aeroplani italiani in Libia senza sentirsi profondamente impressionato per il coraggio e l'abilità dei piloti e senza persuadersi del valore pratico dell'aviazione in tempo di guerra. È già evidente che nessuno può andare in guerra ormai se non ha forze aeree sufficienti. I voli compiuti dal capitano Moizo e dal tenente Gavotti fino a Garian e a Tarhuna rimarranno memorabili. Ma a nostro giudizio, più notevole fu la frequenza e la regolarità dei voli e ciò sebbene con inconsueta persistenza per quasi tutto l'inverno soffiasse a Tripoli un vento fortissimo. I risultati pratici dei voli degli aeroplani furono inestimabili. Infatti i generali italiani furono informati regolarmente del movimento e dell'entità delle forze nemiche. Il terreno fra la costa e la montagna fu esplorato con ogni cura e ne furono fatti degli schizzi. Certe carte e certe fotografie prese dagli aviatori italiani durante i combattimenti bastano a provare la loro meravigliosa abilità...* »

Il *Central News* gli fece eco: « *Questa guerra ha mostrato chiaramente come la navigazione aerea fornisca uno spaventoso mezzo di distruzione. Questi nuovi strumenti di guerra sono destinati a rivoluzionare la tattica e la strategia moderne. Quello che io vidi nel deserto di Tripoli mi ha persuaso che bisogna creare una grande flotta aerea inglese...* »

È chiaro che gli scritti dei giornalisti inglesi oltre che riconoscere i meriti dei nostri aviatori, miravano, come scopo principale, a scuotere la classe dirigente britannica mettendola di fronte all'evidenza dei pericoli che in caso di guerra avrebbe potuto correre l'Inghilterra non ostante la sua poderosa Marina. Già tre anni prima, del resto, quando Blériot aveva sorvolato la Manica dimostrando che il « gran fosso » non era più una trincea invalicabile, l'aviatore Sir Alan Cobhan anziché rallegrarsi per il successo del collega, aveva dichiarato, con comprensibile preoccupazione, che il volo del pilota francese aveva segnato per sempre la fine della sicurezza insulare della Gran Bretagna. Comunque si vogliano interpretare, sta di fatto però che gli articoli del *Times* e del *Central News* costituiscono, per la loro autorevolezza, una testimonianza che ha il valore di una pagina di storia.

Entrata in lizza con notevole ritardo rispetto alla Francia e agli Stati Uniti che detenevano numerosi primati e avevano già un'industria aeronautica di prim'ordine, l'Italia riuscì a guadagnare il tempo perduto e a imporsi, con i suoi uomini, all'attenzione del mondo.

Dai primi cauti, incerti voli a Centocelle, a Cascina di Malpensa, a Pordenone, ad Aviano, a Mirafiori e Taliedo erano passati appena tre anni. Dalle piazze d'armi festose e imbandierate, i piloti, perduta la nomea di acrobati dell'aria, si erano trasferiti, come soldati, a volare sui deserti dove fino allora il cielo era stato regno di falchi e di avvoltoi.

Era appena finita la campagna di Libia e non era ancora ultimata la smobilitazione dei reparti, che già s'annunciava un'altra guerra su altri fronti, in nuovi cieli.

Il romanzo degli aviatori italiani s'arricchiva di un nuovo capitolo.

CAPITOLO IV

Nonostante le prove fornite durante la campagna di Libia e gli avvertimenti profetici del maggiore Giulio Douhet che in un suo rapporto al Ministero aveva scritto che « *il nuovo mezzo che andava ogni giorno perfezionandosi e che permetteva all'uomo di percorrere le vie dell'aria, doveva certamente apportare una grande influenza sulla guerra avvenire* », quando scoppiò il conflitto mondiale, fra tutti i Paesi belligeranti l'Italia era quello che possedeva il minor numero di aeroplani.

Ne aveva appena cinquantotto contro i millecentocinquanta della Francia, i centosessantasei dell'Inghilterra, i settecentosessantaquattro della Germania e i novantasei dell'Austria-Ungheria.

In complesso, erano quattordici squadriglie con novanta piloti alle quali si dovevano aggiungere tredici sezioni aerostatiche, tre dirigibili e tre idrovolanti.

C'erano tre scuole militari di pilotaggio e una per la osservazione aerea. Il personale tecnico era costituito da cento motoristi e da quaranta montatori.

La Marina aveva una sua aeronautica con due dirigibili, quattordici idroplani raggruppati in tre stazioni, una nave appoggio e una scuola idrovolanti frequentata da cinquanta allievi.

Gli apparecchi, naturalmente, erano tutti di fabbricazione straniera dato che le poche officine italiane con i loro dieci o venti operai riuscivano a produrre, a malapena, dalle sei alle undici macchine all'anno.

Si trattava di *Nieuport*, di *Farman*, di *Blériot* e di *Voisin* vecchi e stagionati, paragonabili a certe donne d'età che, ben restaurate, viste di lontano riescono ancora a ingannare.

Ma anche per gli aeroplani l'inganno durava poco e succedeva ciò che succede per le donne; qualcosa li tradiva ed era la *pelle* delle ali che per le donne è la pelle delle braccia la quale sventola e rivela chiaramente che l'età della menopausa è passata.

Più che di un'Aviazione militare si trattava, perciò, di una pittoresca e modesta collezione di aerei; roba da museo e non da guerra a meno che non si volesse fare la guerra ignorando ciò che era avvenuto in Libia e fa-

cendo come al solito tesoro di certe teorie dello Stato Maggiore francese il quale, non si sa perché, godeva di un prestigio che sopravvanzava di gran lunga l'intelligenza e l'acume dei suoi generali.

Basti dire che i francesi, considerati maestri di strategia, dichiararono che la guerra di posizione più che disonorevole era impossibile e perciò decretarono l'ostracismo al bombardamento aereo e fornirono i loro velivoli di frecce d'acciaio da lanciare sulle truppe. Si chiamavano *flechettes Bon* o *balles Bon,* dal nome dell'inventore, e la Francia le ritenne tanto efficaci che durante la battaglia della Marna ne scaricò sul nemico cinquantamila al giorno. Si trattava di una tecnica che era il gemellaggio fra la strategia moderna e l'ancestrale sistema di lotta dei Mutiloni delle foreste amazzoniche. Nessuna delle nostre macchine era armata; lo erano invece i piloti i quali, se mai si fossero scontrati in aria con il nemico, non potevano fare altro che spararglі addosso con la pistola, con il moschetto oppure con un grosso revolver *Mauser* a tiro rapido che avevano in dotazione dentro una massiccia custodia di legno.

Per scherzo si diceva, perciò, che gli aviatori avrebbero combattuto fra loro alla baionetta o a colpi di revolver.

Con interesse e con una punta d'invidia, i piloti italiani guardavano naturalmente a ciò che succedeva in Francia dove l'armata aerea, nonostante le idee poco avanzate dello Stato Maggiore, disponeva di numerose macchine, moderne e veloci.

Fin dalle prime battute di guerra, al di là delle Alpi si era cominciato a parlare di assi e di duelli aerei e nella fantasia popolare, eccitata dal clima bellico, le gesta dei piloti avevano acquistato le tinte del mito.

Sul conto dell'Aviazione come arma, le idee dei nostri Comandi erano limitate, confuse e inconcludenti. Ciò che rispondevano a chi sollecitava maggiore comprensione per i problemi aeronautici, era che il nostro terreno di lotta, aspro e montagnoso, non si prestava all'impiego del velivolo.

L'11 giugno 1914 fu presentato alla Camera un disegno di legge per la costituzione del « Corpo Aeronautico militare » accompagnato da una nota illustrativa che fra l'altro diceva: « *Nel movimento aeronautico mondiale che s'intensifica e si sviluppa rapidamente, l'Italia non ha potuto ancora tenersi alla posizione dovuta perché il bilancio della guerra ordinario non può destinare, con sufficienza, fondi all'arma aerea. La Nazione che fu la prima ad applicare in guerra i mezzi aerei si mostra nel fatto, e a torto, non abbastanza fiduciosa nei destini dell'Aeronautica militare. Per difetto di volgarizzazione molti considerano l'Aeronautica più come uno sport tragico che come un'arma la quale, nelle future guerre, dovrà avere larga e pratica applicazione... Mentre all'estero si è riconosciuta la necessità imprescindibile di organizzare a fianco dell'Esercito e della Marina, l'Arma dell'aria, in Italia, invece, lo sviluppo della flotta aerea non è abbastanza celermente avviato. Anche a voler limitare il confronto con le due nazioni limitrofe, la Francia e l'Austria, si giunge a conclusioni non liete. Nell'esercizio '14-'15 per la sua armata dell'aria la Francia ha stanziato sessantaquattro milioni di lire; l'Austria, che sta rapidamente rinnovando la sua flotta aerea, ha destinato all'aviazione quindici milioni. L'Italia, come assegnazione ordinaria, ha stanziato quattro milioni e centoquarantacinquemila lire, cioè meno di un terzo dell'Austria e un sedicesimo della Francia. Nell'esercizio in corso '13-'14 la Germania ha destinato all'Aeronautica centoottanta milioni e la Russia novanta...* »

Per costruire aeroplani c'era anche il denaro raccolto con la famosa sottoscrizione « Date ali alla Patria » promossa dall'aviatore Leonino da Zara all'inizio della campagna libica, ma nessuno osava toccarlo; inspiegabilmente rimaneva sotto sale nelle casse del Ministero del Tesoro quasi fosse denaro maledetto.

Del resto, in risposta alle insistenze del colonnello Moris per avere fondi, il Capo di Stato Maggiore disse che « *l'Aviazione non poteva rendere utili servigi e quindi era inutile dedicarle energie di persone e soldi...* »

In altre parole, per la mentalità di quei tempi, il volo doveva rimanere uno spettacolo domenicale com'era stato agli inizi, prerogativa di pochi spericolati i quali, come acrobati di baraccone, si esibivano da una città all'altra a cavallo di fragili monoplani e di ridicole « biciclette volanti ».

Dopo discussioni sterili e puntigliose, cui seguì una

proroga dei lavori parlamentari che ritardò di sette mesi l'approvazione del decreto relativo al Corpo aeronautico militare, il Corpo bene o male venne costituito. Era già qualcosa anche se mancavano le materie prime e il materiale d'officina per costruire e riparare i velivoli e le scorte dei magazzini destinati all'Aviazione consistevano in qualche trave di legno di frassino.

Nelle norme del « servizio di guerra », che era la Bibbia dell'arte militare alla quale si rifacevano in ogni momento gli alti ufficiali dello Stato Maggiore, citandone concetti e sentenze, fu stabilito che gli aerei insieme con la cavalleria e con i ciclisti avrebbero dovuto provvedere soltanto a esplorare il terreno davanti alle truppe combattenti. Naturalmente dipendeva dai comandanti delle grandi unità decidere di volta in volta se fosse più utile impiegare il ciclista, l'aeroplano oppure il cavallo.

Nessuna meraviglia, quindi, se allo scoppio delle ostilità gli aviatori, messi in sott'ordine alla cavalleria e ai reparti in bicicletta, furono relegati in « soffitta » e i loro interventi si limitarono a uscite infruttuose che servirono a dar fiato a chi, in veste di tecnico, si ostinava a sostenere la poca utilità dell'Aviazione e la sua poca aderenza, in fatto di impiego, alle leggi più ortodosse della guerra.

Molti ufficiali che eccedevano agli stretti bisogni delle squadriglie, per ordine superiore vennero rispediti ai Corpi di provenienza senza tener conto che una simile decisione metteva in crisi la specialità, già deficiente di personale di volo e di governo.

Il 23 maggio 1915 l'industria aeronautica nazionale disponeva di un capitale di trecentomila lire e di impianti per cinquecentoquattromila lire; una miseria rispetto al patrimonio delle altre nazioni belligeranti che puntavano invece sull'Aviazione come mezzo risolutivo della guerra.

I tedeschi, più degli inglesi, dei francesi e degli americani, fin dalle prime battute del conflitto mirarono al dominio dell'aria come presupposto della supremazia sul campo di battaglia. Con il dispositivo escogitato da Fokker che consisteva nella sincronizzazione della mitragliatrice di bordo con i giri dell'elica, l'aviazione germanica si assicurò un vantaggio iniziale così netto che gli aerei alleati, di fronte al cosiddetto « *flagello Fokker* », si trovarono impotenti.

Consapevoli dell'importanza di tale scoperta che permetteva agli aviatori di affrontare i duelli aerei con estrema facilità di puntamento, i tedeschi, gelosi della loro « arma segreta » proibirono ai piloti dei *Fokker* di varcare le linee e di spingersi nel cielo nemico. Avevano paura che per un caso qualsiasi la macchina fosse costretta a discendere e cadesse perciò nelle mani dell'avversario. Il segreto durò fino all'aprile del 1916 allorché un aviatore germanico, sperdutosi nella nebbia, atterrò per errore fuori campo e il suo aeroplano venne catturato intatto.

Quando l'Italia entrò in guerra, la dislocazione delle nostre forze aeree era la seguente: il primo gruppo squadriglie si trovava a Portogruaro; il secondo gruppo a Campoformido; il terzo gruppo era a Pordenone a disposizione del Comando Supremo con funzione di « ombrello » per la sede di Cadorna e dello Stato Maggiore generale. La quarta squadriglia fu dislocata al campo di Bazzera e assegnata al Comando Piazza di Venezia.

Il dirigibile *Città di Jesi,* in forza alla Marina, venne mandato da Vigna di Valle a Ferrara; il *Città di Ferrara* fu trasportato, invece, alla base di Jesi.

La stazione idrovolanti di Venezia, con due *hangars* e sei apparecchi, si sistemò a Sant'Andrea e ai Sabbioni. Quattro idrovolanti vennero inviati a Porto Corsini; a Pesaro c'era una stazione con due *Flying boats Curtiss,* idro di fabbricazione britannica. La nave *Elba* fu adattata a « portaerei » con l'applicazione di un ponte rudimentale per tenere allo scoperto tre idrovolanti da usare nell'esplorazione ravvicinata. La trovata sembrò geniale ma ben presto si dimostrò inutile perché gli aerei per effetto dell'aria salmastra si riempivano di ruggine e di acciacchi. La Marina, che anche allora non voleva rinunciare all'idea di avere una portaerei, decise di mettere in cantiere un vero e proprio battello appoggio, ma fu costretta a rinunciare al progetto perché la spesa venne considerata eccessiva. Come al solito, si dovette ricorrere a un ripiego che consisteva nella trasformazione di un piroscafo già esistente. La scelta cadde sul *Quarto* che bene o male era in grado di tenere al coperto tre idro, pronti per il volo.

Soldi elargiti con la lesina, miseria di materiale e mentalità dei Comandi erano le tre tare che impedivano all'Aviazione italiana del 1915 di proseguire con successo

sulla strada indicata dagli aviatori che si erano battuti in Libia.

Contro l'atteggiamento di certi vecchi, decrepiti generali, i piloti, ansiosi di emulare i colleghi francesi, protestavano come potevano. Scrivevano inutili promemoria, discutevano fino all'esaurimento, chiedevano macchine più veloci e più armate, ma sia lo Stato Maggiore a Roma che il Comando del generalissimo Cadorna a Udine non sentivano ragioni.

I promemoria finivano nei cestini; le richieste erano trombe che suonavano nel deserto.

Quale fosse l'opinione degli aviatori lo dimostrò il fatto di cui fu protagonista uno dei più coraggiosi e stravaganti combattenti dell'aria, il tenente Guido Keller, lo stesso che durante la vicenda fiumana sorvolò il Parlamento e in segno di disprezzo per i politici che alla stregua di Garibaldi considerava una « conventicola di venduti e di parolai », lanciò su Montecitorio una « bomba » fuori del comune.

Keller era una specie di uomo delle caverne, magro, pallido e taciturno, con abitudini di scimmia poiché, nudo come un verme e con il berretto in testa, spesso s'appartava dai compagni di squadriglia e si rifugiava sugli alberi. Un vistoso ventaglio di barba gli scendeva dagli orecchi fino al pomo d'Adamo. Una barba nera, fitta e brigantesca come quella dei frati di Mazzarino.

Il giorno che fu nominato capo dell'Aviazione un generale dell'Esercito, digiuno d'aeroplani al punto che durante un'ispezione domandò senza arrossire quanto idrogeno occorreva per gonfiare le ali degli apparecchi, Keller pensò di presentare l'eletto ai colleghi con un cerimoniale all'altezza di tanta ignoranza. Compilò un telegramma di servizio e annunciò per l'indomani la visita del generale. All'ora fissata, uomini e macchine erano schierati sul campo. Dopo mezz'ora d'attesa, invece del comandante arrivò Keller che con un bastone in mano spingeva avanti un somarello pigro e sonnolento.

« Tutti sull'attenti! », gridò Keller con la sua voce di tromba. « Ecco il signor generale! Comincia l'ispezione!... »

Anche se le macchine erano vecchie e sconquassate, gli uomini nuovi non mancavano, ma ci volle un anno e più perché assumessero quella grinta di protagonisti che poi tennero sino alla fine del conflitto, riscuotendo l'ammirazione degli alleati e dello stesso nemico. La storia della guerra aerea diventò così storia d'uomini singoli, di entusiasmi e di debolezze umane, di avventure che rasentavano l'inverosimile, di leggende e di sacrifici eroici.

I successi conseguiti nei combattimenti aerei stabilirono naturalmente una graduatoria, ma sul piano del coraggio un pilota valeva l'altro e la medaglia d'oro dell'uno aveva lo stesso significato della medaglia d'argento o di bronzo dell'altro. La fortuna aveva la sua parte.

Ci vollero le bombe austriache su Udine, Brescia, Verona, Venezia e Milano per indurre molti comandanti di grado elevato a mettere da parte la diffidenza per l'Aviazione e a ricorrere agli aviatori per contrastare le azioni dei piloti nemici i quali tenevano il cielo con spavalderia insolente.

Soltanto sotto la pioggia delle granate aeree il Comando Supremo si decise a tener conto dell'esistenza dei soldati dell'aria e in modo speciale dei Baracca, dei Ruffo di Calabria, dei Salomone, dei Piccio, dei Dell'Oro, dei D'Annunzio, degli Scaroni, degli Ancillotto, dei Casagrande, eccetera.

Relegati a quella specie di « servizio territoriale » che era la difesa del cielo di Udine dove risiedeva il Comando Supremo, dal maggio al dicembre del 1915 i piloti dovettero limitarsi a far gli « spaventapasseri » poiché come armamento avevano soltanto il revolver oppure il moschetto. Più di una volta si trovarono a tu per tu col nemico, ma il nemico che aveva ormai eseguito la propria missione li salutava con la mano e li piantava in asso disponendo di macchine più veloci e più manovriere.

Eppure, in fatto di tecnica e di audacia, i nostri non avevano nulla da invidiare ai migliori assi francesi, austriaci e tedeschi che la facevano da padroni dappertutto.

La conferma la diede Pier Ruggero Piccio allorché giunsero dalla Francia un capitano e un tenente, entrambi aviatori, per istruire i nostri sull'impiego dei *razzi* contro i *draken*.

La storia dei « palloni frenati », simili a mostruose lumache, che gli austriaci adoperavano sulla linea del fronte per controllare e dirigere il tiro delle artiglierie, era una faccenda che i piloti italiani non riuscivano a digerire. Più volte s'erano alzati in volo per abbatterli, ma le pallottole delle loro mitragliatrici entravano in quella

specie di ventre di Budda del *draken* senza lasciare ombra di cicatrice. Più li attaccavano, più erano vivi e ogni volta risalivano in cielo più tronfi e la loro presenza permetteva ai cannoni di provocare larghe ustioni sui cigli delle montagne dove c'erano i ricoveri dei fanti con gli ingressi tenuti su da travi come varchi di miniere.

Ci voleva un'arma nuova, speciale e l'arma, come ho detto, arrivò dalla Francia dentro casse lunghe e strette sulle quali erano stampigliate fiamme e teste di morto. Il contenuto delle casse era segreto. Alla richiesta di spiegazioni circa l'uso della misteriosissima arma, l'istruttore si era limitato a rispondere che all'atto pratico i curiosi ne avrebbero visto l'efficacia, ma che prima di usarla bisognava conoscerla a fondo.

« Non sono comuni razzi con uno speciale sistema di accensione automatica?... » domandò un ufficiale italiano.

L'ufficiale francese scrollò la testa.

L'italiano si presentò. « Sono il capitano Pier Ruggero Piccio... »

E l'altro: « Mi permetta di farle osservare, capitano Piccio, che i suoi giudizi sono un po' troppo frettolosi. Quando il tenente che mi ha accompagnato, che in materia è uno specialista, attaccherà il *draken* austriaco, lei si accorgerà che i nostri *fusées* sono arnesi assai complicati... »

« Sarà... » rispose Piccio e se ne andò con un'alzata di spalle.

L'indomani, giorno fissato per la lezione teorica e per la dimostrazione pratica, tutti gli ufficiali vennero riuniti in una baracca adibita ad aula. Era agosto, l'aria bolliva.

Fu fatto l'appello. C'erano tutti gli appartenenti alla squadriglia all'infuori del capitano Pier Ruggero Piccio il quale aveva fatto sapere di essere indisposto.

Davanti alle panche sulle quali sedevano gli *allievi* era stata allestita una cattedra. Sulla cattedra c'era uno degli ordigni, un tubo lungo un braccio.

Facendo sfoggio di un eloquio saputo e ricercato, l'ufficiale francese iniziò la lezione.

Di tanto in tanto, in lontananza, si sentiva il cannone. I colpi più vicini facevano tremare le pareti della baracca e facevano vento alle ragnatele appese nei cantoni.

« I razzi », disse l'ufficiale alleato prendendone in mano

un esemplare, « devono essere innestati al velivolo da due parti. Per attaccare con l'ordigno, bisogna essere a distanza non superiore ai cento metri... » Fece una pausa.

« Pochi », aggiunse, « anche da noi, sono esperti in questi tiri. Uno è il tenente che mi ha accompagnato. Fra poco lo vedrete... »

Il tenente che doveva attaccare a scopo dimostrativo il pallone austriaco era sul campo e aspettava ordini. A un tratto, si sentì il rumore di un velivolo che s'accingeva a partire. Gli ufficiali corsero alla finestra.

Il capitano istruttore domandò cosa c'era.

Uno disse: « Il tenente attacca il *draken*... »

« Senza mio ordine? » borbottò il capitano. « Forse ha voluto evitare che s'abbassi. È un'insubordinazione, ma in fin dei conti... Ad ogni modo andiamo fuori a vedere... »

L'aereo aveva già preso quota e volava intorno al pallone. Era uno spettacolo stupendo. Da terra l'artiglieria vomitava granate. I colpi si sfioccavano sopra, di fianco e a lato dell'aeroplano. Le batterie lo cercavano furiosamente.

« Non è ancora a distanza di tiro », disse il capitano francese e si portò la mano sugli occhi per proteggersi dal sole. « Ora... Ora... Attenti signori... Ecco ha imboccato il rettilineo della morte. Da questo momento non può più tornare indietro... Attacca ! »

Tutti trattenevano il fiato. Aereo e *draken* erano così vicini che la contraerea aveva smesso di sparare.

I piloti stringevano i pugni e li tenevano in tasca.

All'improvviso, dai fianchi della fusoliera, partirono quattro saette. Il pallone si spappolò in fiamme.

Il capitano francese era gongolante.

« Avrete notato », disse, « l'eleganza della guida e il sangue freddo del pilota. Fra l'altro è la prima volta che il mio tenente *monta* un aereo italiano... »

Il velivolo atterrò, tutti gli corsero incontro. Il pilota discese. Ai complimenti del capitano che si sbracciava a dire « siete stato magnifico, davvero magnifico, mio caro! », con il viso ancora coperto dai grandi occhiali, l'aviatore rispose con una risata.

« Lei ride? Le pare tanto buffo quello che ha fatto ? Lo sa che è vivo per miracolo ?... » disse contrariato il capitano.

L'aviatore si tolse gli occhiali e prima di rispondere

guardò in direzione del *draken* che era sparito. Al suo posto c'era una nuvola di fumo.

Disse: « Si fa qualche piccola cosa anche noi, caro collega... » e strizzò l'occhio.

« Ma lei ?... »

« Sono il capitano Piccio... »

« E il mio tenente ?... »

« È lì... »

L'ufficiale venne avanti mortificato. Disse: « Sono qui, aspettavo ordini... » Piccio prese per il braccio il collega francese che ancora non si era rimesso dallo stupore e accompagnandolo verso la mensa gli disse: « Avevo ragione io. Non sono che razzi ad accensione elettrica, ma funzionano a meraviglia !... »

Passò qualche tempo e sull'esempio di Piccio un altro pilota diventò famoso per le sue cacce ai *draken*.

Si chiamava Giovanni Ancillotto; siccome era poco più che un ragazzo e aveva pochi peli di barba e l'espressione limpida dei fanciulli, al campo lo chiamavano Giannino e i veneti, nel loro dialetto, gli dicevano Nane.

La crisi che aveva messo in difficoltà l'Aviazione nei primi momenti della guerra era ormai superata; le fabbriche, che s'erano moltiplicate a vista d'occhio, producevano velivoli di qualità e le scuole, riorganizzate secondo criteri moderni, inviavano al fronte piloti freschi, preparati con scrupolo e con tecnica raffinata.

Vale la pena di riportare, a titolo indicativo, qualche cifra.

Dopo un anno circa dall'inizio delle ostilità, l'Aviazione disponeva di aeroplani per quasi tre milioni di lire e di impianti per un milione e quattrocentodiciassettemila lire. Da otto, le ditte costruttrici erano diventate un centinaio con l'aggiunta di duecentocinquanta piccole officine che producevano accessori. Anche per i materiali accessori il progresso fu rapidissimo. Mentre nel 1915, per esempio, venivano costruite soltanto diciotto macchine fotografiche, nel 1916 ne furono prodotte centotrenta che diventarono quattrocentoquarantadue nel 1917 e settecentosedici nel 1918.

Dal 1915 al 1916, le scuole di pilotaggio da quattro che erano diventarono undici, poi diciassette e poi trenta. Gli allievi erano quattromila cui dovevano aggiungersi duemila operai specializzati e duemila mitraglieri. Presso le

nostre scuole furono istruiti anche quattrocentocinquanta piloti americani di cui quaranta rimasero in Italia per creare squadriglie da bombardamento mentre gli altri vennero mandati sul fronte francese. Purtroppo, non ostante questa magnifica ripresa, improvvisa e sconcertante scoppiò una crisi più grave che investì l'intero Esercito italiano.

Abbandonato l'Isonzo che era stato battezzato il fiume della speranza, dopo un ripiegamento disastroso e avvilente, le truppe si schierarono alla bell'e meglio lungo le rive del Piave.

Furono giornate buie e viscide, l'inverno premeva dappertutto. I soldati, che di solito hanno mille cose da dire, non dicevano più nulla. Stavano nelle buche a testa bassa, avvolti nella mantella, con il fucile in mezzo alle gambe e le giberne allentate.

La solfa delle cannonate cominciava all'alba e durava fino alla notte.

Gli austriaci cercavano gli italiani, per farli secchi, con ogni mezzo; con gli aeroplani, con le artiglierie, con i razzi illuminanti e con i palloni. Ogni giorno, come una beffa, in direzione di Rustignè si alzava per l'appunto un pallone austriaco il quale faceva da osservatorio alle batterie nemiche che da Oderzo, San Donà e Motta di Livenza sparavano sulle nostre colonne in movimento e sulle forze superstiti attestate nei fossi, trasformati in trincea.

La terra tremava dappertutto. Era il terremoto organizzato dall'uomo.

I Comandi chiedevano con insistenza che il *draken* venisse abbattuto, ma gli interventi della caccia erano rimasti sempre senza successo. Con le comuni cartucce di mitragliatrice le probabilità di riuscire erano poche mentre il rischio, per via della protezione aerea e delle batterie sottostanti, era alto.

A conti fatti, il pallone sembrava invulnerabile. Ogni volta che i nostri aerei si alzavano e lo puntavano, il *draken* veniva tirato rapidamente a terra e rimaneva acquattato fra gli alberi fino a che non era passato il pericolo. Per la rapidità della manovra con la quale lo tiravano giù, pareva che la terra lo risucchiasse. Quel vescicone giallognolo riempiva il cielo e terrorizzava i soldati come un fantasma. Al suo apparire, di prima mattina, veniva salutato da un coro di bestemmie.

Falliti i ripetuti tentativi di abbatterlo, compiuti da piloti più o meno esperti in tale genere di attacchi, gli alti comandi s'erano messi il cuore in pace e subivano con disappunto la pericolosa e insolente presenza del *draken*.

Qualcuno suggerì che ci sarebbe voluto un colpo maestro di Giannino Ancillotto il quale, proprio in quei giorni, in un altro settore del fronte, ne aveva distrutti due e s'era pertanto conquistata la fama di « terrore » dei palloni frenati.

Giannino s'era guadagnato la reputazione di asso anche per altre imprese ed era stato lui, infatti, che aveva scoperto da dove tirava la « Gran Berta » che da una località ben protetta vomitava sulle trincee granate che parevano meteoriti. Quella volta Ancillotto s'era buscato tanti colpi che era tornato alla base con il casco forato e le brache a brandelli.

Nane era l'unico che poteva tentare l'impresa di Rustignè, ma nessuno osava domandargli di spendere così a buon mercato la vita. Lui, dal canto suo, aveva sentito parlare del « drago » come di un mostro preistorico; i soldati, nella loro fantasia eccitata dalla paura, gli attribuivano occhi di fuoco e orecchi sensibilissimi.

« Quell'affare », disse Nane dopo che ebbe visto il *draken*, « è ora che sparisca. Sul suo conto se ne sono raccontate troppe. Non mi chiamo Ancillotto se entro domani il drago di Rustignè non è finito all'inferno... »

Senza dir nulla a nessuno, preparò il suo *Nieuport Bebé,* infilò i razzi nei tubi di lancio e partì deciso a battersi fino alla fine. Tutti erano convinti che uno dei due ci avrebbe rimesso la pelle.

Quando Giannino arrivò in prossimità del Piave, il *draken* dondolava in aria alla quota di quattrocento metri sul villaggio di Rustignè. Più in alto montavano la guardia tre cacciatori austriaci. I calcoli di Ancillotto furono rapidi e precisi: per sfuggire ai caccia e arrivare di sorpresa in maniera che il pallone non venisse ammainato, bisognava attaccare a volo quasi radente e passare in mezzo alle fucilate. Nane trascurò le « sentinelle » e il fuoco della contraerea e puntò diritto sul *draken* mentre gli aerostieri riavvolgevano in fretta le funi di ormeggio. La massa del pallone agli occhi del pilota aveva preso proporzioni di montagna. Era già sul cosiddetto « sentiero della morte », il breve tratto senza ritorno che separava l'aereo dal suo obiettivo. Dicevano i manuali compilati dagli esperti francesi che l'attacco doveva essere sferrato a cento metri, ma Giannino Ancillotto, nel timore che i razzi potessero fallire il bersaglio, trascurò il manuale, arrivò a venti metri e fece partire le sue saette.

Il velivolo ebbe uno scossone e seguì la scia dei razzi penetrando nel ventre del pallone che era diventato un rogo e crepitava come un fuoco di fascine.

Chi aveva seguito da terra l'azione di Ancillotto giudicò che un'impresa così temeraria non poteva avere che un epilogo da saga tedesca.

Il fatto miracoloso, invece, fu che il piccolo, fragile *Nieuport* uscì dal braciere con le ali sconquassate e avvolte da brandelli del *draken*. I cacciatori nemici gli furono subito addosso, convinti che ormai si trattasse di una preda in fin di vita.

Giannino sentiva le fiamme dappertutto, aveva le palpebre strinate, i capelli inceneriti e le mani piene di ustioni.

Provò il motore, funzionava a singhiozzo. Cabrò alla disperata per guadagnare quota poi puntò il muso verso terra e, come Dio volle, riuscì a raggiungere il campo. Il velivolo era un rottame, scricchiolava dappertutto come se da un momento all'altro dovesse spaccarsi. Appesi ai tiranti delle ali aveva ancora gli stracci del *draken,* di color giallo, che facevano l'effetto di lingue di fuoco.

Il pezzo di « pelle » più grande del « drago di Rustignè » fu regalato a Emanuele Filiberto, Duca d'Aosta, il quale se ne fece un impermeabile che i soldati, per scherzo, chiamavano « modello Ancillotto ».

Nane, da ragazzo temerario qual era, (tutti sapevano che era partito per la guerra a diciassette anni appena compiuti e che a suo padre che non voleva dargli il permesso aveva detto: « Papà, al fronte può capitare tutto, anche di morire, ma se io vado senza permesso la colpa sarà tua, altrimenti sarà mia », tanto che il padre era stato costretto a piegarsi), Nane, dicevo, spendeva le sue giornate di combattente del cielo alla ricerca di imprese tanto pericolose quanto impossibili. Fu lui, infatti, che per la prima volta si alzò in volo di notte per dare la caccia agli aeroplani nemici che venivano a bombardare le città di retrovia.

All'efficacia di simili interventi non credeva nessuno, ma soprattutto non ci credevano i « tecnici » del Comando Supremo i quali, fin dai primi giorni della guerra, avevano deciso di affidare la difesa di Udine alla sola contraerea.

Era una storia che risaliva al novembre del 1915 quando Francesco Baracca e Domenico Bolognesi, non ancora famosi, erano partiti su allarme per contrastare l'azione di alcuni *Fokker* comparsi nel cielo di Udine con un cospicuo carico di bombe. A quell'epoca, gli aviatori italiani non erano né carne né pesce e il loro impiego, secondo una rigida applicazione delle norme del « servizio di guerra », si limitava a qualche scorribanda esplorativa al di là delle linee nemiche o a voli isolati, in funzione di comparse, nella speranza che la loro presenza in aria, data la mancanza d'armi e di macchine veloci, potesse almeno servire a intimorire il nemico. Quando non *giocavano* alla caccia, i piloti venivano spediti in cielo per dirigere il tiro dell'artiglieria, in funzione di osservatorio volante. Era un compito difficile, ingrato e deludente.

Partiva un colpo e spesso l'osservatore non lo vedeva perché la granata non scoppiava. Ne partiva allora un secondo. L'osservatore lo vedeva e per comunicarlo a terra faceva una puntata. Ne partiva un terzo e la batteria non vedeva più l'aereo perché era stato costretto a scendere per un guasto al motore.

Come andarono le cose in quella circostanza poco fortunata, lo raccontò lo stesso Baracca nel suo diario.

« *Giungo a seicento metri sulla città* », scrisse, « *e scorgo un apparecchio che getta bombe da mille metri. Lo seguo e continuo a salire. Ci hanno avvertiti troppo tardi. A cinquecento metri attacco a sparare. Ce l'ho quasi sopra, sulla verticale. Lo accosto, gli scarico addosso gli ultimi trenta colpi poi giro di nuovo su Udine e ricarico l'arma. Ne scorgo altri due; uno è inseguito da Bolognesi. Continuo a salire e mi preparo ad attaccare di nuovo. Sparo, accosto, sparo ancora. Ricarico e inseguo un altro austriaco. Lo raggiungo verso San Giovanni di Manzano, ma dopo una ventina di colpi la mitragliatrice s'inceppa. Gli sono sulla coda, l'arma non spara. Scende, lo vedo perdersi. Sono costretto a tornare. Su Udine mi tirano i nostri cannoni. Sembrano più precisi contro di noi che contro gli austriaci!...* »

Toccò a Giannino Ancillotto dissipare gli ultimi dubbi sull'efficacia dei duelli aerei sia di giorno che di notte.

Sfruttando un *hobby* per i meccanismi elettrici, Nane era riuscito a installare sul suo velivolo alcuni riflettori che accendeva con un comando situato sopra il cruscotto.

I fanali gli servivano per cercare il nemico e per abbagliarlo appena trovato.

Giannino aveva collaudato la fanaleria di bordo durante numerosi voli di prova e aspettava con ansia il momento per dimostrarne l'efficacia.

Una notte suonò l'allarme. Tutte le fotoelettriche di Treviso s'accesero e cominciarono a frugare il cielo senza riuscire però ad agganciare gli aerei austriaci di cui si sentiva chiaramente il rumore. Forse essi volavano sfruttando gli inganni delle nubi e della luna. La contraerea sparava a casaccio contro il buio.

Giannino prese il telefono e chiamò il comando di artiglieria. « Non sparate », disse « mi assumo io la responsabilità della difesa. » Era venuto il gran momento. In pigiama e pantofole, come si trovava, saltò sull'aereo e decollò. Fu la prima prova pratica dei fari per il volo notturno, applicati sul *Nieuport Bebé.* In cinque minuti, due velivoli nemici si accesero in cielo e precipitarono come stelle cadenti.

Ci volle tempo, però, e furono necessarie altre imprese come questa, prima che il gelo che s'era formato attorno all'Aviazione si sciogliesse del tutto. Doveva scomparire in primo luogo la mentalità antiquata e ristretta che dominava gli ambienti responsabili del Comando Supremo. Anche Cadorna ne era stato contagiato. Spesso, infatti, conversando con Gabriele D'Annunzio, al quale era legato da un'amicizia sincera e affettuosa, il generalissimo espresse le sue riserve nei confronti dell'arma aerea che, a detta del Poeta, invece, veniva usata male e sovente a sproposito. I promemoria di D'Annunzio, con minuziosi progetti di incursioni su Vienna e di massicci bombardamenti sulla piazzaforte di Pola, si accumulavano sul tavolo di Cadorna e restavano senza risposta. Eppure i piloti e le macchine non facevano difetto, tanto più che ormai erano entrati in linea i *Caproni* da quattrocentocinquanta cavalli che sino alla fine delle ostilità furono i migliori bombardieri della guerra.

D'Annunzio, che era ascoltato e considerato, bussava a

tutte le porte, ma, all'infuori di promesse, non riusciva a ottenere nulla. Pareva che lo Stato Maggiore italiano fosse mobilitato contro l'Aviazione e, a giudizio dei piloti, i generali mettevano più impegno a combattere contro gli aviatori che contro il nemico. Il Comando Supremo non conosceva altre armi che il fucile, il cannone e la bombarda cui attribuiva un'importanza fondamentale per il fatto forse che era un arnese d'aspetto centenario.

Gli atti di valore dell'Aeronautica si ripetevano uno dietro l'altro e di giorno in giorno saltava fuori un nuovo eroe.

Il 13 ottobre 1916 fu la giornata del capitano Ercole Ercole.

Era un'alba calma e serena. Due squadriglie di bombardieri, formate di *Savoia-Farman* e di *Caproni*, decollarono per attaccare Durazzo. Il viaggio di andata fu senza storia; il bombardamento riuscì in pieno. L'intervento di due caccia nemici non mise alcun scompiglio nella formazione. Alleggeriti delle bombe, i grossi e pesanti velivoli filavano a tutto gas verso casa. Il cielo era di pace, non di guerra; ampio, lucido e silenzioso. Le nubi erano poche e sparse; per il loro colore, chiaro e trasparente, non erano nubi da agguato. All' improvviso, dall' alto, piombò su uno dei *Caproni* un caccia austriaco. I due aerei si spararono quasi contemporaneamente. Un motore del bombardiere, centrato di precisione, smise subito di funzionare; il capitano Corbelli, mitragliere di bordo, fu colpito a morte e stramazzò sulla passerella. Un istante dopo, venne ucciso anche un pilota, il brigadiere Mocelin. Il terzo uomo dell'equipaggio, il capitano Ercole, uscì dall'attacco con un braccio sbrindellato. In compenso, preso in pieno da una raffica di mitragliatrice, l'aereo nemico precipitò in fiamme.

Abbandonato a se stesso, inclinato il muso, il bombardiere cadeva come un proiettile. Manovrando alla meglio, Ercole riuscì a raddrizzarlo quel tanto che bastò per riportarlo a terra con meno sconquasso, in territorio nemico.

Unico superstite, con la compagnia di due morti, il capitano Ercole si ritrovò vivo su un prato pieno d'erba polverosa. Mentre era intento a ricomporre le salme dei compagni, gli si parò davanti un ossesso che brandendo un forcone cominciò a squarciare le ali dell'aeroplano. Ercole lo fissò furibondo poi, impugnato il revolver, glielo

scaricò addosso. Il rumore dei colpi richiamò alcuni soldati che erano nei dintorni. Ercole diede fuoco al velivolo e si rifugiò in mezzo a un cespuglio. Un aereo austriaco passò a volo radente; visti i due morti, il pilota sbatté le ali in segno di saluto e se ne andò. Da quel momento, l'avventura del capitano Ercole diventò tragedia.

Ercole aveva il braccio lacerato, il muscolo gli pendeva dai tendini. Lo legò stretto con un brandello di camicia e si incamminò per i campi deciso a sottrarsi alla prigionia. Aveva in tasca un soldo, otto sigarette, altrettanti fiammiferi, un fazzoletto e una catenina d'oro da polso. Fino a notte vagò per la campagna nascondendosi nei fossi. In gola aveva il fuoco; il dolore della ferita era diventato insopportabile. Non c'era una goccia d'acqua: aveva gli occhi pieni di fantasmi.

Il terzo giorno, l'aviatore arrivò nei pressi di un orto e poté sfamarsi con qualche mela. La vista di una capanna riaccese le sue speranze. Camminando a tentoni, acciecato dalla sete, il fuggiasco s'avviò verso la casa e svenne sull'uscio della baracca. Quando aprì gli occhi vide sopra di sé il viso di due uomini che lo frugavano dappertutto. Il luccichio della catenina li placò. La loro avidità pareva soddisfatta. Di colpo, però, cambiarono espressione.

« Cristiano? » domandarono.

« Cristiano », rispose Ercole con un filo di voce.

« Anche noi cristiani », dissero, « ti aiuteremo... »

Lo portarono nella capanna e gli diedero da bere. L'acqua fresca gli pungeva la gola. Una vecchia gli lavò la ferita e gliela bendò. Una ragazza gli sorreggeva la testa.

Ercole disse che era il figlio del console di Valona e promise un premio se gli avessero dato una mano a ritrovare suo padre. Il suo proposito era di attraversare il fiume vicino anche se l'impresa era pericolosa e gli austriaci controllavano i guadi.

Dall'interno della capanna si sentiva il fruscio della corrente.

Prima della partenza, nella baracca ci fu uno strano rito pagano. Venne ucciso un capretto e la donna frugò fra le interiora della bestia alla ricerca di un responso per l'esito dell'avventura. Con le mani lorde di sangue, palpava gli intestini dell'agnello e ripeteva a voce alta formule magiche, oscure e misteriose.

A un tratto disse: « Riuscirai », e bagnò col sangue la fronte dell'ospite.

Con un paio di brache logore e un cappellaccio da contadino in testa, il capitano Ercole si mise in strada. Uno dei due uomini, il vecchio, volle accompagnarlo.

Camminarono per due notti e per due giorni alla ricerca di un passaggio sicuro. I viveri erano finiti. Lontano si vedevano le zaffate di fumo dei cannoni. Era il fronte italiano.

Tentarono di traversare il fiume con una zattera, ma il fuggiasco cadde in acqua e venne salvato dal vecchio.

Le speranze di raggiungere l'altra sponda erano poche. Il vecchio era stanco.

« Io torno indietro », disse a Ercole, « tu vai. Se non riesci, la capanna è la tua casa. Potrai vivere con la ragazza che ti aspetterà sempre perché le hai regalato la tua catena... »

Il vecchio se ne andò, ma durante la notte smarrì la strada e tornò sui suoi passi. Trovò Ercole che dormiva in un prato. Proseguirono insieme e finirono in una palude dove affondarono fino al petto. Prima di raggiungere le rive della Voiussa, che era terra di nessuno, dovettero nascondersi ancora per evitare due sentinelle nemiche. Come un folle, con le poche forze che gli erano rimaste, il capitano Ercole si gettò nel fiume, ma un gorgo lo respinse sulla sponda.

« Italia ! » gridò, « Italia!... »

Dall'altra parte, i nostri soldati gli fecero dei segni con le braccia. Una barca si staccò dalla riva e lo raccolse.

* * *

Con aerei come i *Caproni,* dopo speranze andate in gran parte deluse, finalmente era possibile attaccare il nemico nelle sue basi più lontane e riposte.

Nel settore della caccia era in ascesa, intanto, il mito di Baracca e di Ruffo.

Presso l'aviazione di Marina, circondate da gran segreto, erano in preparazione le imprese di Eugenio Casagrande e dei « Missionari » del Piave.

D'Annunzio era tornato all'attacco e insisteva con Cadorna per realizzare il sogno che carezzava fin dai primi giorni di guerra: il volo su Vienna. Un carteggio inedito fra il Poeta e il generalissimo, rimasto sepolto per molto tempo sotto i libri e i fogli che a mucchi riempivano i tavoli del Vittoriale, permette, a distanza di anni, di aggiungere una pagina di più alla storia della guerra aerea, in gran parte ancora da scrivere e al romanzo, anch'esso incompleto, della vita di Gabriele D'Annunzio.

La notizia che il Comando Supremo austriaco si era insediato a Lubiana, e che in città aveva il suo quartiere generale il principe ereditario Arciduca Carlo Giuseppe, spinse i piloti di base alla Comina a compiere un'incursione di sorpresa sul centro nemico, come rappresaglia per i bombardamenti di Udine, di Venezia e di Milano.

Il primo volo, a causa della nebbia, non ebbe successo. L'azione venne ripetuta con sette aeroplani nella notte del 18 febbraio. Per un guasto al motore, uno degli aerei atterrò poco dopo la partenza, ma, riparata in fretta l'avaria, riprese la crociera e compì la missione da solo.

Il passaggio dei sei velivoli carichi di bombe era stato segnalato al campo di Aisovizza, sede d'un reparto di caccia austriaco dotato di *Fokker,* aeroplani veloci e bene armati.

I caccia nemici si alzarono rapidi e, a tutto motore, si gettarono all'inseguimento dei *Caproni* che procedevano in formazione serrata. Quando con l'alba si diradò la nebbia, fu possibile vedere in basso i boschi di Tarnova ancora pieni di macchie di neve. La campagna tardava a scuotersi di dosso l'inverno, l'orizzonte luccicava di gelo.

In direzione di Lubiana le nuvole erano enormi.

In coda al gruppo volava il capitano Oreste Salomone. Le due sagome nere dei caccia nemici spuntarono al disopra delle nubi e presero di mira l'ultimo bombardiere. Impegnare combattimento significava permettere agli altri di proseguire indisturbati e di arrivare sicuri sull'obiettivo. Cominciò la musica delle mitragliatrici. Nel silenzio del cielo, i colpi risuonavano come una sonagliera. Le prime raffiche furono micidiali. Salomone venne ferito alla testa; il colonnello Alfredo Barbieri che comandava il battaglione squadriglie aviatori, fu colpito a morte. Cadde riverso sul bordo della carlinga e le braccia gli rimasero penzoloni nel vuoto. Completava l'equipaggio il capitano Luigi Bailo. Imbracciato il fucile, con il petto fuori dell'abitacolo, Bailo tentò di far fuoco contro gli aerei avversari che sparavano a mitraglia. Non fece in tem-

po a tirare neppure un colpo. Falciato mortalmente, ma ancora lucido, si accasciò di lato per fare scudo al pilota con il proprio corpo. Salomone stringeva i comandi. Le mani gli si erano indurite, gli occhi erano annebbiati dal sangue che gli colava di sotto il casco. A malapena riusciva a vedere l'altimetro.

I *Fokker* si lanciavano all'attacco a ondate. Per sei volte scaricarono le loro mitragliatrici a tiro rapido sul *Caproni* che a fatica teneva il cielo. A tutti i costi il pilota voleva riportare a casa la macchina e i morti.

Gli altri bombardieri, intanto, erano giunti puntualmente su Lubiana e avevano cominciato a lavorarla con le bombe.

Intorno all'aeroplano crivellato di colpi il combattimento si era acquietato. Rasentandolo quasi a toccare le ali, gli aviatori nemici facevano segno a Salomone di atterrare e di arrendersi. Dei tre motori, uno aveva cominciato a vacillare; per ridargli fiato bisognava pompare benzina, ma sulla pompa era caduto il capitano Bailo.

A fatica il pilota spinse da parte il cadavere del compagno e alla cieca frugò fra le leve per ritrovare il congegno con cui alimentare il motore. Gli austriaci svolazzavano intorno al *Caproni* e insistevano perché si arrendesse. Salomone non si diede per vinto. Affondò il volantino e mise in picchiata l'aereo. Sotto si vedeva il tracciato delle trincee che sembravano sottili screpolature del terreno. L'artiglieria contraerea sparava a zero. I caccia nemici si erano allontanati. Con un'ultima, miracolosa planata, sconquassato e traballante, il *Caproni* riuscì a toccare terra. Due braccia inerti ciondolavano dal muso del velivolo. Bailo era riverso sul seggiolino accanto al pilota; aveva la bocca spalancata, piena di sangue, e gli occhi aperti, con un'espressione disperata come se avesse fatto di tutto per non morire.

Compiuta la manovra, anche Salomone perdette i sensi e reclinò la testa sul volantino.

A commento del fatto che procurò all'Aviazione la prima medaglia d'oro al valor militare, Gabriele D'Annunzio disse che il capitano Oreste Salomone con un fiato di forza che gli avevano dato gli angeli del cielo s'era riportato a casa « l'ala e la soma ».

CAPITOLO V

Il primo aereo austriaco abbattuto dal capitano Francesco Baracca venne esposto a Udine nella Palestra Ginnastica della « Regia Scuola Normale ».

Per vederlo, gli udinesi pagarono il biglietto d'ingresso. Cinquanta centesimi dalle nove alle undici, diceva il manifesto affisso in città; una lira dalle undici alle dodici e dalle tredici alle sedici, e mezza lira dalle sedici alle diciassette.

L'incasso dell'insolito spettacolo andò a favore della Croce Rossa e del Comitato di assistenza civile.

Il combattimento era avvenuto nel cielo di Palmanova e vi aveva partecipato tutta la *Settantesima* squadriglia da caccia che dopo qualche mese, mutato il numero distintivo in *Novantuno*, doveva diventare la squadriglia degli assi.

Fino allora, i bombardieri nemici si erano spinti sulle nostre retrovie senza che nessuno li contrastasse con efficacia, ma la colpa non era degli aviatori bensì del Comando Supremo che si ostinava a limitarne i voli e a non credere all'efficacia dell'Aviazione.

Quel giorno, a cavallo fra l'inverno del 1915 e la primavera del 1916, successe il miracolo e fu uno di quegli spettacoli che si vorrebbero vedere due e anche tre volte o magari che non finissero più.

Con la prima vittoria, la caccia italiana ebbe il battesimo ufficiale e spodestò i cannoni ai quali Cadorna e gli altri generali avevano affidato il compito di difendere a oltranza le città e le truppe combattenti.

Saliti in quota fino a duemila metri, dopo un'attesa di ore, durante la quale i velivoli nemici s'erano spinti a bombardare la zona di Tricesimo e Casarsa, i cacciatori ruppero la formazione e ciascun pilota scelse il proprio avversario. Nella luce incerta del primo mattino, Baracca vide due aerei che puntavano su Gorizia; uno era altissimo, quasi irraggiungibile, mentre l'altro volava più basso, seguendo il corso del Tagliamento. Il cielo, nel frattempo, s'era riempito di sole.

« *Ho stimato di poter attaccare il secondo aeroplano* », annotò Baracca nel suo diario. « *Ho virato perciò verso il Torre per tagliargli la strada. L'ho incrociato che era*

ancora a 600 metri sopra di me, allora ho cominciato l'attacco. Montavo il piccolo Nieuport *che faceva 170 chilometri all'ora. Al disopra vedevo le grandi ali dell'*Aviatik *con le croci nere; filava velocissimo. Accostandomi ho cominciato una manovra difficile per coprirmi dai suoi colpi. Era un gioco di rimpiattino a tremila metri d'altezza. Il mitragliere s'affacciava da una parte e io viravo dall'altra e viceversa. La schermaglia è durata qualche minuto finché gli sono arrivato sotto, a cinquanta metri dietro la coda. In un attimo ho cabrato forte l'apparecchio, ho puntato e sono partiti una trentina di colpi di mitragliatrice. È stato un istante. Il nemico si è piegato pesantemente ed è precipitato quasi a picco e io dietro, urlando di gioia! Eravamo già quasi sull'Isonzo, se lo sbagliavo andava di là. L'ho seguito un po' nella caduta poi l'ho perduto, ma dopo qualche istante l'ho rivisto su un prato vicino a Medea. C'era gente che accorreva da ogni parte. Sono sceso là presso; soldati e ufficiali mi venivano incontro agitando le braccia e gridando* 'Viva l'Italia!' *Mi hanno soffocato di abbracci e portato in trionfo fino accanto all'apparecchio nemico...* »

L'*Aviatik* era quasi intatto. Si trattava di uno degli aerei più recenti che gli austriaci usavano per la ricognizione e il combattimento. Aveva la fusoliera piena di buchi. Il pilota, un cadetto viennese di 24 anni, con una faccia di bambino spaurito, era ferito alla testa; se l'era cavata per miracolo perché alcune pallottole gli avevano sfiorato il cuore. L'osservatore, un tenente, era colpito, invece, in maniera mortale. Sporgeva dalla carlinga piegato a metà.

« *Ho parlato a lungo con il pilota* », raccontò Baracca in una lettera ai familiari, « *e gli ho stretto la mano facendogli coraggio. Ne aveva bisogno, era molto avvilito. Veniva dal fronte russo dove aveva guadagnato la croce di guerra e una medaglia al valore che portava sull'uniforme azzurra. Non aveva potuto salvarsi dalla mia caccia e con le poche parole di italiano che conosceva mi esprimeva a bocconi la sua ammirazione. Disse che era stato costretto a scendere perché gli avevo colpito i serbatoi della benzina e perché l'osservatore urlava per le ferite. Avrebbe voluto bruciare l'aereo e il tempo per farlo non gli era mancato, ma non ne ebbe il coraggio. A bordo c'era l'amico in fin di vita. Per vedere l'aereo accorsero colonnelli e generali. Forse i generali non credevano ai loro occhi e stentavano a convincersi che il velivolo austriaco fosse stato tirato giù da un altro aeroplano e non da un cannone...* »

La vittoria, Baracca, l'aveva attesa giornata per giornata, meditandola, sognandola durante le serate autunnali piene di pioggia e di nebbia quando gli aviatori facevano vita di retrovia.

Baracca si rodeva dentro, stava chiuso nella sua stanza, scriveva ai familiari, teneva il diario oppure, come diceva lui con dispetto, leggeva la guerra sui giornali.

Il suo inseparabile compagno Bolognesi se la prendeva di meno; convinto che con quelle teste di granito dei generali non c'era niente da fare, anziché avvilirsi s'era trovato una contadinotta verso Udine e di tanto in tanto, per vincere la malinconia, andava « al riparo ».

Baracca leggeva i giornali italiani e austriaci e un giorno che gli capitò fra le mani *La Reichpost* di Vienna con il resoconto di un suo combattimento fu preso da un accesso di rabbia. Era stato uno dei tanti incontri sfortunati. Come al solito, gli si era inceppata la mitragliatrice e, per sfuggire alla caccia dell'avversario, aveva dovuto manovrare d'astuzia e fingere di essere stato colpito.

Commentò l'articolo con il suo furiere che era napoletano.

« Senti », gli disse, « cosa scrivono gli austriaci. Parlando dei loro piloti dicono che sono paladini del cielo, aquile sublimi, eroi che montano l'Ippogrifo. Dei tenenti Ficher e Florer dicono che sono 'cavalieri dell'aria'... »

« E di voi? » domandò sornione il furiere. « Di voi che dicono?... »

Baracca aggrottò la fronte. « Di me », rispose, « dicono che Florer mi ha spedito giù come un angelo maledetto...»

Fece una pausa. Aggiunse: « Naturalmente a testa in giù, come i diavoli... »

E il furiere ridendo: « Andiamo 'ncoppa al soprannaturale. Auguri signor tenente... »

« Questa storia », ribatté Baracca, « gliela faccio rimangiare com'è vero che sono io... »

Nonostante il cattivo tempo, saltò in aereo e andò sul campo austriaco dove gettò un messaggio diretto al tenente Florer in cui gli diceva che aveva avuto il piacere di fare la sua conoscenza a duemila metri, che contraria-

mente al resoconto del giornale era ancora vivo e che aspettava il prossimo combattimento che s'augurava fosse presto.

Era naturale, perciò, che al ritorno dal primo successo, i compagni di squadriglia lo accogliessero in festa.

Un secondo aereo, attaccato da altri cacciatori, era stato costretto ad atterrare quasi contemporaneamente all'*Aviatik* abbattuto dal Comandante. Siccome fra l'una e l'altra azione erano passati una decina di minuti, il merito della prima vittoria toccò a Baracca.

L'incantesimo o, come dicevano alcuni piloti il malocchio, era rotto.

Vinto il primo duello, in poco tempo Francesco Baracca diventò il numero uno della caccia italiana. La sua maniera di attaccare, rapida e precisa, fu battezzata dagli aviatori « tecnica dei trenta colpi »; difatti, durante i cento e più combattimenti sostenuti fino al giorno della sua morte, l'asso spacciò i trentaquattro aerei che costituirono il *record* della guerra con una dose di trenta pallottole di mitragliatrice ciascuno. Fu così per quello abbattuto su Gorizia il 15 maggio 1916; per quello colpito a Biblia il 23 agosto; per il quarto distrutto nel cielo di Caporetto il 16 settembre; per il quinto abbattuto a Tolmezzo il 25 novembre e via via per i numerosi altri folgorati a Castagnevizza, a Ozzano, a Merna, a Gradisca, a Plava Zagorile, a Canalazzo, Portogruaro, Sacile eccetera.

Anche in Albania i nostri piloti si battevano con valore e con tenacia, emulando i colleghi del fronte principale. In Albania, come altrove, c'erano vittorie e perdite e le perdite venivano annunciate dal bollettino delle operazioni con la solita frase « oggi un nostro aereo non ha fatto ritorno ». Per sapere di più e conoscere la sorte dei dispersi, spesso bisognava aspettare qualche giorno poiché erano di solito gli aviatori avversari che col lancio di un messaggio s'occupavano, quasi fosse una questione d'onore, d'informare i Comandi dell'esito di un combattimento aereo.

Quando il Comando Supremo italiano fece sapere che il *Farman* del capitano Fausto Pesci e del pilota caporale Giorgio Castelletta doveva considerarsi perduto, un aviatore austriaco comparve sulle nostre linee e lasciò cadere il solito involucro di latta con dentro una carta

che diceva: « La compagnia aviatori austro-ungarici invia gli uniti oggetti trovati addosso al signor Capitano Fausto Pesci: corrispondenza, un portafogli di pelle, un braccialetto d'oro, una catena d'oro da collo con due medagliette pure d'oro, 130 franchi d'oro e 60 di carta e una piccola matita. Il signor Capitano Pesci trovò, nell'adempimento del suo dovere, nel combattimento aereo del 4 settembre sopra Fieri, un'improvvisa morte in seguito a due colpi nella testa. Venne sepolto con tutti gli onori militari nel cimitero di quella località. Qui unite si trovano le riproduzioni fotografiche del funerale e della tomba. Il suo pilota è ferito a un polmone e si trova in via di guarigione in un ospedale. Una breve comunicazione del pilota trovasi qui unita. » C'era, difatti, un biglietto con cui il pilota descriveva com'era andato il duello. Fra l'altro diceva che aveva fatto di tutto per guadagnare le linee, ma che non era riuscito perché il motore s'era fermato.

Il morto, il capitano Fausto Pesci, aveva sei medaglie al valore. Le sue imprese eroiche non si contavano più, ma una fra le tante era rimasta memorabile. Insieme con il capitano Leopoldo De Rada, Pesci era ammarato nei pressi di Punta Sumana. Naufragato il velivolo, i due aviatori avevano raggiunto a nuoto la riva e, dopo aver messo in fuga le sentinelle austriache, erano riusciti a distruggere un centro telefonico e a incendiare un deposito di carbone.

Fra i piloti, il senso della cavalleria era sviluppato al punto che spesso i cacciatori risparmiavano l'avversario quando s'accorgevano che era in difficoltà per guasti alla macchina o alle armi di bordo o perché aveva esaurito le munizioni. Quasi tutti i velivoli da caccia inalberavano, dipinta sulla carlinga, l'insegna personale del cacciatore a guisa di uno stemma di famiglia, cosicché nel corso dei combattimenti gli aviatori sapevano contro chi si battevano, come nelle giostre dei cavalieri medioevali.

Si dice che in generale i piloti avevano più paura del fuoco che delle pallottole avversarie e forse è vero perché risulta che molti si gettarono dai velivoli in fiamme preferendo la morte nel vuoto allo strazio di finire bruciati.

Una cosa certa è che tutti erano innamorati del volo e adoravano il cielo e le nubi con le quali giocavano a rimpiattino a guisa di ragazzi sfrenati.

A quei tempi i piloti non indossavano un'uniforme particolare che li distinguesse dagli altri; erano graduati, sottufficiali o ufficiali delle varie armi e portavano sul braccio, come un trofeo, l'aquila che era il brevetto di « soldati dell'aria ». Eppure l'aviatore si vedeva a distanza, aveva un'aria tutta particolare, una maniera sua di muoversi, di raccontare, di gesticolare e i suoi occhi erano limpidi e acuti come gli occhi dei rapaci d'alta quota.

Una cosa che li distingueva dagli altri soldati era la storia delle donne e delle loro avventure amorose. Gli aviatori ne raccontavano di rado, ma nella loro vita d'azzardo si intuiva sempre la presenza di una donna senza però riuscire a capire chi fosse; se la madre, la moglie, l'amante, la fidanzata oppure una prostituta qualsiasi, trovata in uno di quei paesi di retrovia dove la guerra aveva spazzato tutto all'infuori delle osterie e naturalmente delle ragazze.

A mano a mano che passavano i mesi di guerra, l'Aviazione si faceva le ossa. Il periodo che Baracca aveva chiamato della « quarantena », trascorso fra visite di generali, rapporti, ispezioni, controlli, tabelle e specchietti della forza e pochi voli, era finito. I Comandi, con Cadorna in testa, si erano finalmente persuasi che era ora di mettere da parte le vecchie teorie e di attribuire all'Aviazione la qualifica di « arma combattente » alla pari con la fanteria e l'artiglieria definite, nei manuali dell'epoca, « regine delle battaglie ».

L'aereo che dominava i cieli era il *Caproni*, una macchina poderosa con tre motori, capace di lunghi tragitti, solida, sicura e bene armata.

Ormai tutti gli obiettivi austriaci erano a portata delle nostre bombe mentre il nemico, che possedeva aerei di minore autonomia, era costretto a limitare le sue incursioni sulle città e sui centri militari che si trovavano a ridosso del fronte.

Dalle trincee, la lotta s'era trasferita in cielo; anche in Italia, com'era successo in Francia durante i primi mesi di guerra, si cominciò a parlare di scontri aerei e di piloti facendo ricorso a un frasario insolito, in cui si mescolavano ammirazione e fantasia. I nomi che tornavano più di frequente nelle cronache della guerra aerea erano quelli di Baracca, di Ruffo di Calabria, di Silvio Scaroni, di Pier Ruggero Piccio, di Flavio Baracchini, di Gabriele D'Annunzio, di Ferruccio Ranza eccetera.

Del pilota Arturo Dell'Oro, medaglia d'oro al valor militare, i bollettini di guerra parlarono una volta sola, ma fu sufficiente quella citazione isolata per fare del giovane aviatore un personaggio di leggenda.

Il « ragazzo », come lo chiamavano al campo per la sua età, era nato in Sud America da genitori italiani; oggi, sfruttando un termine divenuto abituale nel linguaggio calcistico, si direbbe che era un oriundo.

Accorso in Italia appena scoppiato il conflitto, Dell'Oro si iscrisse a una scuola di pilotaggio e diventò sergente pilota presso la 34ª Squadriglia da ricognizione. Era tagliato per il volo; sognava aeroplani e cacce in cielo. Aveva vent'anni.

A quei tempi, gli orizzonti degli aviatori erano molto ristretti; perlustrazioni in territorio nemico oppure solitarie scarrocciate fra le nubi allo scopo di individuare batterie nemiche che, nascoste fra le pieghe dei monti, tiravano indisturbate sui nostri avamposti.

La guerra che sognava Dell'Oro era un'altra e per l'*altra* guerra aveva piantato gli studi ed era accorso dalla lontana America. Il « ragazzo » voleva diventare cacciatore e tanto fece che riuscì a ottenere il trasferimento a una Squadriglia che si trovava in Cadore.

Chi lo conobbe racconta che era un tipo chiuso, taciturno, con un velo di malinconia sul viso, ma con il sangue impazzito. Si capiva dagli occhi che aveva lucidi e dilatati come quelli dei gatti. Era felice soltanto in aria dove si tratteneva a lungo come se aspettasse il destino che invece tardava a venire. Nonostante le lunghe crociere fra le nubi, non gli riusciva di incontrare velivoli austriaci.

Una volta i compagni di Squadriglia lo videro ritornare da un volo mogio e sfiduciato. Era lì lì per piangere.

Alle domande dei compagni raccontò la sua disavventura.

« Ho trovato un aereo austriaco », disse Dell'Oro, « che pareva fatto per me. Era un *Albatros*, con le ali enormi, tutto bianco come un fantasma. Gli sono arrivato a tiro e ho sparato, ma dopo la prima raffica la mitragliatrice si è inceppata. Non c'è stato niente da fare. È la seconda volta che mi succede... »

Fece una pausa, guardò in alto e aggiunse: « Non può andare sempre così. Domani tornerò su; se ne incontro un altro, giuro che gli faccio la pelle. Se la mitragliatrice spara, bene; se non spara gli salto addosso e lo butto giù a spintoni... »

I compagni risero; credevano che fosse una smargiassata da americano.

La mattina dopo, per tempo, Dell'Oro montò in aereo e partì. Per circa un'ora incrociò da una nube all'altra senza trovare ombra di aeroplani nemici. Volava con il suo piccolo *Nieuport* a 3500 metri di quota fra Belluno, il Monte Serva e il Pelf. Quando, ormai rassegnato, si accingeva a rientrare, vide in basso un *Albatros* che tornava da Feltre dove si era spinto in ricognizione. Diede motore e si buttò all'inseguimento. Il pilota austriaco ebbe un momento d'incertezza; dalla sua manovra si capì che aveva intenzione di andarsene. Dell'Oro lo costrinse a combattere. Sparò una raffica e si ripiegò subito sull'ala per sfuggire alla risposta dell'avversario. Nella speranza di sottrarsi al duello, l'*Albatros* si mise in vite, ma l'aviatore italiano non gli diede tregua. Forse era colpito, ma la ferita certamente non era mortale. Durante la lunga picchiata i due aerei erano arrivati sulle case di Belluno. Dell'Oro era a tiro per la stoccata finale; sparò, ma, come già era successo altre volte, quella dannata mitragliatrice s'inceppò. Chi seguiva il combattimento dal basso vide il *Nieuport* perdere quota e il velivolo austriaco filare in direzione del Monte Serva. Accadde l'inverosimile. All'improvviso Dell'Oro impennò la sua macchina e si lanciò sulla scia del nemico.

Fu un inseguimento tragico. Per l'*Albatros* il cielo era diventato una trappola. Il *Nieuport* passò dentro un banco di nubi e vi mise lo scompiglio. Arrivato all'altezza del nemico, Dell'Oro gli puntò addosso la prua e lo speronò sul fianco. Le ali si aggrovigliarono; per un istante i due aeroplani proseguirono avviticchiati, poi si staccarono e avvolti da una vampa precipitarono sui monti che intanto s'erano coperti di una cappa di temporale.

Il ragazzo s'era finalmente incontrato col destino e aveva mantenuto la promessa.

I giornali erano pieni di prodezze dei nostri piloti. I quotidiani del 22 luglio 1917, nei titoli di prima pagina, riportarono due notizie sensazionali. In Russia, con Kerenski alla Presidenza del Consiglio, era cominciata un'energica repressione dell'anarchia; sul fronte italiano, l'aviatore Ruffo di Calabria, attaccati cinque velivoli austriaci, ne aveva abbattuto due.

Per la verità, il nome del tenente Fulco Ruffo di Calabria, settimo duca di Guardialombarda, non era nuovo a citazioni del genere.

Fra gli assi era aperta una gara; Baracca teneva la testa con quattordici vittorie, lo seguivano Baracchini con dieci, Scaroni con nove, Piccio pure con nove e Ruffo con otto.

Il giovane duca era un tipo che anche fisicamente pareva fatto per volare. Alto, magro, nero di capelli, con i lineamenti un po' aspri e gli occhi scuri e vivaci, per l'insieme del suo profilo aguzzo faceva pensare a uno di quegli uccelli che hanno le pupille smerigliate a forza di fissare il sole.

Quando scoppiò la guerra, Fulco Ruffo era in procinto di partire per l'Africa; mandò all'aria il viaggio, si arruolò in cavalleria, ma subito fece domanda di essere trasferito a Mirafiori per diventare pilota. Ottenuto il brevetto, fu spedito in zona d'operazioni dove per otto mesi fece l'aviatore di artiglieria, vale a dire l'osservatore volante per i pezzi di lunga gittata. Era una maniera di volare che lo avviliva, tanto più che al fronte si parlava già di Baracca e di altri cacciatori che nei cieli del Veneto davano vita a duelli forsennati.

Dopo un volo temerario sulle trincee di Duino che gli procurò la prima medaglia al valore, Ruffo passò nella caccia, proprio nella squadriglia comandata da Francesco Baracca.

Il 25 agosto 1916 ebbe il battesimo del fuoco che si concluse con la prima vittoria aerea contro un *Albatros* che cadde nei pressi del villaggio di Merna. Fu uno scontro lungo, duro, insistente che si svolse a 4000 metri d'altezza. In novembre, Ruffo vinse il secondo duello; in breve tempo, con otto vittorie entrò a cavallo nel gruppo degli assi. Fra l'altro si era conquistata la fama di cacciatore più rapido nell'abbattere velivoli nemici. Il duello con i cinque apparecchi avversari di cui parlarono per l'appunto i giornali del 22 luglio 1917, si verificò in condizioni che si potrebbero definire di mi-

racolo. Per via di un guasto al carburatore, Ruffo aveva l'aereo che zoppicava. Mentre era in volo, all'improvviso, ma ancora lontana, vide sul fianco la formazione austriaca. Prese quota senza perderla d'occhio. Era un gruppo misto di caccia e bombardieri. Ruffo tentò l'avventura più « azzardata e impossibile della sua vita » come scrisse lui stesso in un piccolo diario tascabile che proprio in questi giorni il figlio Antonello ha trovato fra le vecchie carte di famiglia, insieme a sbiaditi brevetti di medaglie.

« *Puntai decisamente contro uno. Impennai l'apparecchio per far fuoco ma il motore* rattava. *Non avevo presa sull'aria. Intanto gli austriaci mi si erano rivoltati contro tutti insieme. Finalmente riuscii a colpire il primo che faceva capriole pazzesche. Centrai poi il secondo che cominciò a bruciare alla prima scarica. Erano due torce che rigavano il cielo. Gli altri scapparono.* » Non tutti i voli, però, furono fortunati come quello. Anche Fulco Ruffo, che alla stregua di Baracca i soldati consideravano una specie di superuomo invulnerabile, ebbe le sue disgrazie; una volta tornò con il velivolo in fiamme per una pallottola incendiaria nel mozzo dell'elica mentre un'altra volta fece un incontro che poteva risolversi in maniera tragica.

S'imbatté in... Francesco Baracca, suo comandante di Squadriglia, e poco mancò che non lo mandasse al Creatore.

Il fatto andò così.

Era una giornata di pioggia e di vento, di quelle, per intenderci, che consigliavano di stare in baracca a giocare a carte con i compagni oppure a dormire per recuperare il sonno perduto durante le veglie notturne.

Di tanto in tanto, fra le nubi s'aprivano strappi di azzurro. Bastarono quei pochi squarci di sereno, che fra l'altro andavano e venivano, per indurre Ruffo e Baracca a prendere il cielo. Decollarono uno all'insaputa dell'altro.

« *Dopo mezz'ora di volo* », annotò Ruffo nel suo diario, « *siccome le nubi si erano fatte più fitte e più nere decisi di rientrare. Fu nell'attimo della virata che vidi lontano un velivolo di cui non riuscivo però ad afferrare la sagoma.* Ecco il merlo, *dissi e gli puntai diritto addosso. L'aereo volava sul territorio nemico e non si decideva a mettere il naso fuori... di casa. Quando mi accostavo si allontanava. Pareva una sentinella messa a guardia del confine. Aspettai qualche minuto e mi accorsi che si preparava ad attaccare. Non domandavo di meglio. Pulii ben bene il vetro del collimatore, appannato dalla nebbia, ma ogni volta che accostavo l'occhio alla lente per far fuoco ci perdevamo dentro le nubi. Provai la mitragliatrice. Sparava che era una bellezza. Di colpo,* l'avversario *sbucò da un banco di nuvole e mi puntò come una saetta. Tirai, ci sfiorammo, ma nell'istante in cui gli passai accanto ne vidi chiaramente la sagoma. Credetti di impazzire. Sulla carlinga spiccava il cavallino rampante di Ciccio Baracca. Picchiai verso il campo. Ero sicuro di averlo colpito. Scesi in tempo per sentire al* Comando *dell'aeroporto che un aeroplano era caduto sull'altipiano di Asiago. Le gambe mi si scioglievano. Sudavo gelato. L'attendente somalo che avevo portato dall'Africa mi riempì un bicchiere di cognac. Lo bevvi d' un fiato; mi ce ne voleva una botte. L'attendente mi guardava come se fossi un fantasma. Disse che non mi aveva mai visto così pallido. Finalmente Baracca rientrò, ma sul momento credetti che si trattasse di una allucinazione. Gli corsi incontro e gli domandai:* 'Hai visto niente in volo?' 'Niente' *ribatté lui arricciando, come di solito, il labbro superiore.* 'Non ho mai fatto', *disse*, 'un volo così stupido e così noioso...' 'Come?' *insistetti*. 'L'ho detto', *disse Ciccio*. 'Non hai incontrato un aereo austriaco?' 'Nessuno', *rispose Baracca*. 'Il cielo stamattina era un deserto...' *Credevo di impazzire. Baracca rideva sotto i baffi lunghi e sottili come sopraccigli. Recitava la parte in maniera perfetta. Alla fine scoppiò in una risata.* 'Caro Fulco', *disse*, 'un'altra volta se mi vuoi buttare giù tira un paio di metri più a destra. Adesso andiamo a bere e non parliamone più...' »

Le vittorie di Ruffo a poco a poco erano diventate diciotto e le medaglie quattro, fra cui una d'oro.

Un combattimento di cui si parlò a lungo fu quello che Fulco di Calabria, promosso nel frattempo capitano, sostenne nel cielo di Udine e di cui rese testimonianza Vittorio Emanuele III in persona il quale fu fra i primi ad accorrere per fotografare il velivolo abbattuto. L'aereo era un *Albatros* a due posti con a bordo un pilota e un osservatore. I due apparecchi si insegui-

rono fino a terra dopo di che, colpito da una raffica, l'aeroplano nemico si schiantò in un prato. L'osservatore, il tenente polacco conte Carlo Siemienski, era ferito gravemente. Lo portarono all'ospedale di Remanzacco che respirava appena. Fulco Ruffo rimase una notte accanto al suo letto e volle dargli la mano.

Siemienski guardò a lungo l'avversario con occhi sperduti. Il suo respiro era corto e affannoso. Allungò la mano e afferrò quella di Ruffo poi con un filo di voce disse: « Peccato, era una giornata in cui il cielo era tanto chiaro e tanto luminoso! Ci si vedeva così bene!... »

Due giorni dopo, Siemienski era fuori pericolo. Ruffo lo invitò a scrivere una lettera alla madre.

« Andrò io a portarla », disse. « Stia certo che arriverà a destinazione... »

Mise il biglietto in un astuccio e partì. Picchiò sul campo nemico e lanciò il messaggio. Alla lettera del prigioniero aveva aggiunto un suo cartello di sfida. Diceva: « Dato che mi trovo sopra casa vostra aspetterò dieci minuti che qualcuno di voi si alzi per dimostrargli come la 91 Squadriglia butta giù gli avversari... » Attese venti minuti, non dieci come aveva promesso. Nessuno, però, accettò l'invito di battersi con quella specie di demonio dell'aria.

Nel campo del bombardamento faceva spicco Gabriele D'Annunzio il quale, con i soliti messaggi diretti agli alti Comandi, insisteva perché le azioni contro le basi nemiche venissero compiute a massa. Il Poeta, divenuto aviatore, sognava sempre voli spavaldi su Pola, su Cattaro e sulla stessa capitale austriaca per far vedere al nemico che dopo il primo anno di incertezza l'Aviazione italiana era diventata padrona del cielo.

Un fitto carteggio fra Cadorna e D'Annunzio, fino adesso inedito, serve a ricostruire la storia, diciamo così segreta, di quei progetti rimasti a lungo allo stato di desiderio per la testarda opposizione dei Comandi di Udine e di Roma.

I rapporti fra il Generalissimo e il Poeta mutarono a mano a mano che passavano i mesi; da freddi e formali che erano sul principio diventarono gradatamente cordiali, poi affettuosi allorché il Comandante in capo dell'Esercito si rese conto che Gabriele D'Annunzio aveva la stoffa dell'eroe e che con la domanda di richiamo alle armi aveva inteso partecipare alla guerra da combattente, non da poeta.

Alla richiesta d'arruolamento, in data 25 maggio 1915, Cadorna aveva risposto in questi termini: « *Illustre signore, l'espressione del suo desiderio di essere diretto partecipe dell'impresa alla cui preparazione Ella ha portato un alto contributo ideale, mi è giunta molto gradita. Ho perciò interessato S.E. il Ministro della Guerra perché voglia provvedere al di Lei richiamo in servizio come ufficiale del Reggimento Lancieri di Novara. Ho anche disposto perché, avvenuto il richiamo, Ella sia destinata al comando dell'Armata agli ordini di S.A.R. il Duca d'Aosta.* »

Passato un anno, allorché D'Annunzio gli inviò la famosa lirica *Per il Generalissimo,* Cadorna gli scrisse una lettera il cui tono si può definire affettuoso. Diceva: « *Se non sentissi insieme con tutti gli italiani la più viva ammirazione per il più grande poeta dell'ora presente, avrei la prova manifesta del suo valore nel vedere con quanta ispirazione di pensiero, con quale bellezza di forma egli ha saputo trattare un soggetto così modesto quale è quello che si riferisce al presente così detto generalissimo. Non sono io che ho ispirato la sua arte né l'importanza del mio grado bensì il fatto che io rappresenti l'Esercito il quale dà prove così insigni di valore nell'asprissima guerra che sta combattendo* ». Dopo aver ringraziato il generale e definita la lirica un « impeto d'amore », il Poeta fece dono al comandante supremo del testo manoscritto del messaggio da lui lanciato su Trieste durante il volo compiuto l'11 agosto 1915 insieme con il comandante Miraglia.

« *Stasera* » diceva fra l'altro la risposta di D'Annunzio a Cadorna, « *m'imbarco nuovamente per operazioni nell'Alto Adriatico. Andremo a porre uno sbarramento di torpedini davanti a Duino. L'operazione durerà tre notti. Poi, se tornerò, prenderò parte a un agguato di sommergibili nel Quarnaro. Da più giorni mi sto allenando per resistere almeno una sessantina di ore a quella meravigliosa vita d'inferno. Dio ci assista e diriga i nostri cuori...* »

Il volo su Trieste, compiuto per rappresaglia e anche a titolo dimostrativo, fu un episodio clamoroso poiché

si svolse durante le prime battute del conflitto, quando nessuno credeva nell'efficacia della guerra aerea.

Al suo arrivo sulla « Città Martire », il Poeta venne accolto dal tiro dei cannoni antiaerei, dei fucili e delle mitragliatrici piazzate sugli edifici attorno al porto. Dall'alto, la città pareva deserta come nel cuore della notte. Compiuti due giri, D'Annunzio lanciò i suoi messaggi chiusi dentro sacchetti impermeabili legati con una fiamma tricolore. Alcuni caddero fra la Piazza Grande e San Giusto, altri nel Campo Marzio e vicino alla Caserma Nuova. Durante il secondo giro, il velivolo scaricò anche bombe sull'arsenale d'artiglieria e sui bacini.

Dal Vallone di Muggia si alzarono due idrovolanti austriaci per dare la caccia all'aereo italiano, ma l'idro del Poeta riuscì a salire in quota e ad andarsene mentre un paio di nostri velivoli, che erano rimasti di guardia, gli protessero la « ritirata ». D'Annunzio partecipava da volontario alle azioni più rischiose in mare, ma ci teneva a definirsi aviatore.

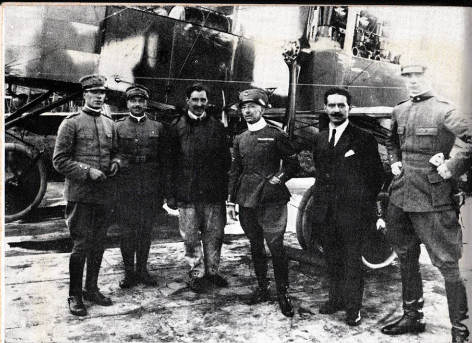
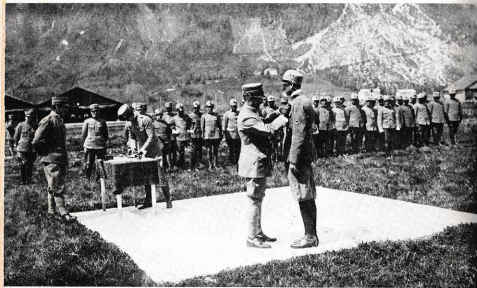
Cadorna, che conosceva questa sua debolezza, favorì il passaggio del « lanciere » nell'Aviazione prima come osservatore poi come comandante della famosa squadriglia da bombardamento della Comina.

Il Poeta, in veste di « cavaliere del cielo » cercava avidamente la compagnia degli assi della caccia e in special modo quella di Baracca di cui, in estasi, seguiva le gesta.

Una sera lo volle a cena con sé nella sua casa di Cividale. Sedettero a tavola soli in una stanza che D'Annunzio, per l'occasione, aveva fatto tappezzare di uccelli impagliati.

Il Poeta e l'asso s'erano conosciuti a Compoformido in una giornata tormentata dal vento. D'Annunzio aveva raccontato a Baracca che un giorno, poco più che ventenne, mentre era di guarnigione a Faenza, era passato da Lugo con lo Squadrone, in sella a un bel cavallo del Reggimento. Baracca, rimasto nell'anima ufficiale di cavalleria, aveva attaccato a discorrere di cavalli mentre D'Annunzio, che da cavaliere aspirava a diventare aviatore, faceva di tutto per portare il discorso sugli aeroplani.

A Cividale, durante il desinare, il Poeta fissava Baracca con l'occhio che, come diceva lui, non era sottovetro, dato che l'altro era rimasto offeso durante un incidente aereo.

Vittorio Emanuele III seguiva da vicino l'Aviazione. In questa eccezionale fotografia, scattata durante la sua visita alla base idrovolanti di Sant'Andrea, presso Venezia, il Re sta osservando una carta topografica della zona. Di fronte al Re d'Italia, si può veder il Re Nicola di Montenegro.

Gabriele D'Annunzio e l'ingegnere Caproni innanzi ad un bombardiere « Caproni ». Alla fine della prima guerra mondiale, l'Italia disponeva di milleventi aerei da ricognizione, centotrentacinque da bombardamento e cinquecentodiciotto da caccia. Circa diecimila erano andati perduti nelle operazioni belliche.

Decorazione al valore del tenente Finzi, uno dei piloti che con D'Annunzio, il 9 agosto del 1918, compirono il volo su Vienna.

Baracca si guardava attorno meravigliato e incredulo per via dell'addobbo che dava alla stanza l'aspetto di un bosco pietrificato. Gli uccelli impagliati avevano gli occhi che brillavano come braci e pareva che da un momento all'altro spiccassero il volo e riempissero la camera di un ossessionante rumore d'ali. Su un treppiedi c'era un bracere di rame dentro il quale bruciava un incenso dal profumo dolce e leggero.

La testa di D'Annunzio, lucida e calva, investita dalla luce che pioveva dal soffitto, brillava come avorio.

A un tratto, sporgendosi attraverso il tavolo, il Poeta disse: « Insegnami il tuo segreto. Tu devi sentirti corazzato ai colpi nemici, invisibile, trasfigurato in una nuvola, con la folgore in seno, non è così?... »

Baracca sorrideva e scrollava la testa. D'Annunzio come al solito cercava la favola e sconfinava nella fantasia.

« Non è proprio così », rispose Baracca. « Sarebbe troppo bello! Il combattimento è semplice. Il ragionamento è crudele. O tu, o io; lo impone l'istinto. Gli aeroplani s'accendono, diventano torcia e tu senti nella tua carne l'atrocità di quella morte! Come si fa ? »

Parlava adagio, misurando le parole, e teneva gli occhi bassi sul tavolo. Mentre parlava, per vincere la timidezza e l'imbarazzo che gli procurava l'occhio fisso del Poeta, gualciva il lembo della tovaglia.

D'Annunzio gli guardò le mani.

« Hai le mani di un musico », disse. « Io vedo la tua sorte, mostrami la palma !... »

Si tolse il monocolo e abbassato il viso sulla mano di Baracca cominciò a leggerne i segni. Mentre il Poeta scrutava la mano dell'aviatore, l'aviatore guardava la testa del Poeta che, così levigata e lucente, pareva la palla di un indovino, piena di misteriosi incantesimi.

« Io », disse D'Annunzio, « vedo le tue fortune dal volo, come gli auguri antichi che le vedevano nel volo degli uccelli... » Fece una pausa, si scosse e lasciò cadere la mano dell'amico. Con voce aspra disse: « Ma non tutto è fantasia di poeta. Non tutto, ricordalo!... »

Alludeva al promemoria consegnato due settimane prima a Cadorna in cui insisteva perché l'Aviazione venisse impiegata in maniera più efficace e razionale.

Baracca ascoltava rapito. Sulle parole del Poeta ricamava i suoi sogni.

« Non è tutto oro ciò che racconta », confidò più tardi agli amici parlando della serata di Cividale, « ma luccica lo stesso... »

Dopo alcune battute indignate a proposito delle teorie di certi generali sull'uso degli aeroplani, D'Annunzio riprese il discorso della musica.

Siccome Baracca gli aveva confessato che da ragazzo aveva studiato uno strumento, disse: « Tu mi riveli che sei musico e che in gioventù hai suonato il violoncello. Allora ho indovinato. Ma non indovinerò il tuo segreto di cacciatore che non vuoi dirmi. È quello, invece, che mi preme. È porta chiusa e non esiste il sesamo per aprirla!... »

Aspettò con ansia una risposta. Tutto il silenzio della notte era nella stanza.

« Vedi », disse Baracca sottovoce. « È presto detto, ma mi riesce difficile spiegartelo. Tutto sta nella rapidità. Vedere l'aereo nemico, chiuderlo nella mira, assalirlo a colpo d'occhio. Anche la scherma della difesa cambia di volta in volta. Tutto mestiere; niente nuvola, niente fulmine... »

Sorrise e allargò le braccia sconsolato.

« Vorrei darti un'altra spiegazione », aggiunse, « che ti piacesse di più, che fosse come desideri, ma non c'è. Forse tu guardi troppo in alto, dove si formano i fulmini, mentre io volo più in basso... »

D'Annunzio s'alzò e lo fissò di sotto in su, corrugando la fronte.

« Tu sorridi italiano », disse. « Hai sentito dire che i francesi sono il popolo che sorride meglio? Non è vero. Se lo dicono da soli, e allora, sapendolo, sciupano quel bel sorriso!... »

Quella sera il Poeta parlò a Baracca del suo piano per il volo su Vienna e gli mostrò la lettera che aveva preparato per Cadorna e per il Comando Supremo.

« Il Generalissimo », gli disse. « in linea di massima è d'accordo, ma non muove un dito se Roma non approva. A Roma ci sono troppi *tecnici* e tu sai bene quanto valgano poco e quanto siano ignoranti di piloti e d'aeroplani. Con i miei gregari ho già discusso a lungo e ho anche sperimentato il tipo di velivolo capace di compiere il *raid* Pordenone-Vienna e ritorno senza scalo. Andremo di notte profittando della luna... »

« E se Roma non approva? » domandò Baracca.

« Andrò lo stesso », ribatté D'Annunzio, « Per me il volo su Vienna non è più un sogno, ma una pagina già scritta!... »

Si salutarono che era notte alta. Lontano, in direzione del fronte, i razzi illuminanti salivano dalle crepe dei monti. Era già autunno, l'aria era umida di pioggia e di nebbia. Il vento, impaurito, faceva rumore per darsi coraggio.

Come D'Annunzio aveva previsto, i *tecnici* del Comando Supremo bocciarono l'idea dell'incursione sulla capitale nemica. Definirono il progetto inutile, rischioso e praticamente ineseguibile. Il Poeta non desistette, tornò alla carica con Cadorna confidando nella forza di persuasione delle sue parole.

La risposta del Generalissimo in data 10 settembre 1917 fu una delusione. Diceva: « *Comprendo il generoso ardore che la sospinge per tradurre il suo sogno in realtà. Non è minore in me il desiderio per questo come per ogni ardimento che affermi sul nemico la nostra superiorità nell'osare e nel volere. Ma se i competenti tecnici affermano in coscienza che il volo non si può tentare con probabilità di riuscita, io non potrò prendermi la responsabilità di darle il mio assenso contro di essi. Sono in gioco interessi superiori al sacrificio di vite umane. Lo stesso ardore di fede le farà attendere l'ora sua che non potrà mancare...* »

La lettera conteneva un *post scriptum* redatto con calligrafia frettolosa: « *Apprendo ora che dopo tre ore di volo l'apparecchio ha dovuto scendere per cattivo funzionamento dei motori.* [Si trattava di un aereo usato per prova. N.d.A.] *Se lei fosse partito sarebbe stato costretto ad atterrare amaramente a Lubiana!* »

D'Annunzio non era uomo da arrendersi. L'incidente toccato al velivolo durante una crociera di addestramento, l'indusse a ripetere la prova e a scrivere ancora a Cadorna. Per rendere più efficace la nuova richiesta, unì al messaggio una cassa di vini pregiati per la mensa del generale il quale, ricevuto il dono, gli rispose nella maniera seguente: « *Grazie del vino che rallegra la nostra tavola, portandovi il sapore della vite e il calore del sole di Toscana. Io vorrei dimostrarle la mia riconoscenza permettendole di sciogliere il voto. Ma a questo punto*

i rapporti amichevoli tra me e il Poeta d'Italia devono cessare per lasciar solo sussistere quelli che impone la disciplina militare. Ancora una volta sento il dovere di negarle il permesso che mi chiede. »

Era una vera e propria ramanzina fatta in termini cordiali, ma che non ammettevano repliche.

D'Annunzio, infatti, non replicò per iscritto, come d'impeto avrebbe voluto, ma decise di riparlarne a voce accompagnando il discorso con un ennesimo promemoria compilato dopo altre prove compiute dal velivolo e dai piloti prescelti per l'azione. Era sicuro del successo.

« *Io e i miei piloti* », diceva l'appunto per il Generalissimo, « *ottimi e lungamente sperimentati, avevamo preparato l'impresa con la più scrupolosa attenzione e con la più netta coscienza della nostra responsabilità. Affermo che nulla, tecnicamente, era stato omesso o trascurato. Tutti rischiano la vita; ma io, forse, rischio qualcosa di più che la vita. Non è dunque presumibile da parte mia, da parte nostra, alcuna negligenza o precipitazione...* »

Era già in vista l'inverno. Contro il cielo scuro, i monti già coperti di neve sembravano toppe bianche. In trincea i soldati battevano i denti e maledivano il fango.

Il volo su Vienna venne rimandato. La luna, nella quale D'Annunzio aveva tanto sperato, era sparita. Le notti erano diventate lunghe e buie. Sul fronte s'addensava la tempesta di Caporetto.

CAPITOLO VI

Il bollettino di guerra del 5 ottobre 1917 annunciò che nella notte del giorno 4 una « formidabile » squadriglia da bombardamento, al comando di Gabriele D'Annunzio, aveva attaccato la base navale di Cattaro.

Le incursioni in massa, digerite a fatica dagli strateghi di Udine, erano cominciate nel maggio del 1917, prima con trentaquattro *Caproni* in formazione serrata, poi con gruppi misti formati da *Farman, Voisin* e idrovolanti scortati da una trentina di *Nieuport* da caccia.

Come il Poeta aveva previsto, gli austriaci rimasero sbigottiti. Lo confermarono le annotazioni di un diario trovato addosso a un ufficiale nemico prigioniero. Dicevano: « *Attraversata la cortina di fuoco avanzavo con i miei uomini verso la prima linea quando fummo scorti da uno stormo innumerevole di aeroplani. Quello che accadde è difficile da descrivere. I pochi fra noi che avevano potuto conservare il sangue freddo perdettero anch'essi la calma. Gli aerei scendevano a quote bassissime, talvolta a meno di cento metri, mitragliandoci senza tregua e lasciando cadere bombe di ogni calibro. Erano tanto bassi che si vedevano le bombe staccarsi dalle carlinghe. Una netta scarica di fucileria sarebbe bastata a buttarne giù più di uno. Ma in quel momento chi aveva più la capacità, la tranquillità di poter decisamente mirare? Qualcuno sparò a caso; qualche ufficiale fece fuoco con la rivoltella; una mitragliatrice fu dai serventi issata e legata sopra un albero con alcune cinghie di pantaloni. Ma, dati il panico e la sovreccitazione che invadevano tutti, non un colpo andò a segno. In una dolina vicina al campo di battaglia, un maggiore pareva impazzito...* »

Si trattava dei primi bombardamenti a tappeto compiuti con un numero d'aerei che allora sembrava imponente, ma che al giorno d'oggi, data l'esperienza dell'ultima guerra, non porterebbe alcun soldato alla pazzia. Erano gli inizi di una tecnica che doveva via via perfezionarsi e che si basava sulla necessità di paralizzare, più che altro, i centri vitali di rifornimento per mettere in crisi lo schieramento di battaglia.

Dopo il « no » secco di Cadorna a seguito del veto di Roma, accantonata l'idea del volo su Vienna, Gabriele

D'Annunzio aveva ripreso a tempestare di lettere il Generalissimo perché gli permettesse, almeno, di compiere azioni su Fiume, su Pola e su Cattaro. La risposta all'ultima richiesta, inviata l'11 maggio 1917, arrivò dopo un mese e finalmente, nella notte fra il 2 e il 3 agosto, trentasei *Caproni* spiccarono il volo per attaccare la base nella quale stava rintanata quasi tutta la flotta nemica.

Il Poeta era a bordo del velivolo battistrada, pilotato da Pagliano e da Gori. Su trentasei aeroplani che erano partiti, venti arrivarono sull'obbiettivo. Il cielo di Pola era screziato dalle vampate degli *shrapnels* e sciabolato dalla luce delle fotoelettriche. Le batterie cercavano con affanno i bersagli. Sul porto e sui depositi militari caddero otto tonnellate di bombe. Fra le fiamme degli incendi, il fumo si avvoltolava in nubi nere che il vento spingeva verso il mare.

Per ritorsione, gli austriaci bombardarono Venezia dove distrussero un idrovolante nella rimessa, incendiarono un cotonificio e affondarono un sommergibile.

Appena ne ebbe notizia, D'Annunzio, incollerito, scrisse di nuovo a Cadorna: « *Mi piange l'anima nel pensare che oggi logoriamo uomini e apparecchi per fare qualche buco nelle baracche di Chiapovano. Bisogna riattaccare Pola, bombardare Cattaro, ogni notte, con qualunque tempo!...* »

Pola fu attaccata di nuovo fra l'8 e il 9 agosto con una formazione di ventotto *Caproni*. Le batterie antiaeree erano diventate più numerose e il loro fuoco creava una poderosa rete di sbarramento lungo tutto il litorale. La base era difesa da una muraglia di granate.

Il 4 ottobre fu la volta di Cattaro. Quattordici velivoli *Caproni 450* decollarono da Gioia del Colle e lungo la rotta di Conversano raggiunsero le Bocche di Cattaro. La partenza, come si legge nella relazione scritta da Gabriele D'Annunzio, avvenne di sera, alle undici e quattro minuti. In quota, il cielo era limpido; in basso, stagnava un leggero strato di foschia. Due aerei, per noie ai motori, dovettero rientrare alla base poco dopo il decollo.

Il rapporto del Comandante diceva: « *Abbiamo percorso con scarso aiuto della bussola, troppo spesso impazzita, più di quattrocento chilometri in mare aperto senza alcun punto di riferimento. L'incursione aveva il piacevole carattere d'avventura. Fu una vera e propria avventura di Ulissidi. Avvistando la costa nemica, ciascuno di noi ebbe un'emozione misteriosa che non dimenticherò mai più. I minuti passati nel riconoscere i luoghi tra la foschia e il bagliore ingannevole della luna contano per me tra i più lirici del mio spirito. La sorpresa del nemico fu evidentissima perché i proiettori tardarono ad accendersi e non ci cercarono. Gettammo le prime due bombe su Porto Rose, le altre su Kumbur, presso l'ostruzione e seguimmo gli scoppi e le fiamme... Fu durante la rotta del ritorno, passando sopra Zebrdje e Porto Zanjica, che partì qualche colpo da una batteria antiaerea che ci parve situata sull'Obstnik...* »

Al ritorno, D'Annunzio era alle stelle; ancora non si era tolto il giacchettone di cuoio e il berretto di lana, che già con i suoi uomini preparava piani per altre imprese contro obbiettivi situati sempre più addentro nel territorio nemico.

I centri presi di mira erano Fiume, con il silurificio e la fabbrica di sommergibili e di torpedini *Whitehead;* Cattaro e Pola per via della presenza dell'intera flotta austriaca, protetta dagli attacchi dall'aria con numerose artiglierie e con idrovolanti che incrociavano sulla rada notte e giorno.

Dopo la terza incursione su Pola, i piloti dell'intera squadriglia D'Annunzio, ritornati al campo, si strinsero attorno al Comandante per festeggiarlo.

A un tratto, uno di essi gridò: « *Urrah!...* » Gli altri gli fecero eco. D'Annunzio era eccitato e scaricava il suo nervosismo raspando in terra con la punta del piede. Sentito l'« *urrah* » impose il silenzio. Disse: « Non vi pare che questo grido barbarico mal si addica a bocche italiane?...»

Nessuno fiatò.

« D'ora in avanti », proseguì, « il vostro grido sarà *alalà* che era il grido con cui Achille aizzava i cavalli alla battaglia. Il barbarico *hip* sarà sostituito dalla dolce e sonora esclamazione latina 'Eja!' »

Lanciò lui il nuovo grido poi fece segno che voleva dire ancora qualcosa.

« Non qui », disse, « ma lo ripeteremo ogni volta a Pola quando tutte le bombe saranno lanciate. Ogni equipaggio, prima di riprendere la via del ritorno, lancerà il suo grido tra i fuochi di sbarramento... »

Con la stessa intensità e con il medesimo entusiasmo dei bombardieri, lavorava la caccia sostenendo duelli in cielo e mitragliando le truppe nemiche fin dentro le trincee.

Nell'autunno del 1917, alla vigilia della ritirata di Caporetto, che fu improvvisa come una decisione del destino, gli « assi » avevano realizzato un ragguardevole numero di vittorie. Baracca aveva abbattuto diciannove aerei austriaci; Ruffo, tredici; Piccio e Olivari, dodici; Ranza, sette.

Il fronte si sfasciò in ventiquattr'ore. Gli atti di valore del passato erano ormai argomenti di commemorazione.

Le prime voci del disastro arrivarono da Cividale insieme con la pioggia e con una tramontana che arrotava le ossa.

« C'è ordine di ritirarsi », dicevano i soldati sbigottiti.

« È colpa dei generali », dicevano altri e ne bestemmiavano i nomi gettando i fucili.

I fanti tornavano indietro dal fronte, provati, scarniti, con le scarpe incrostate di fango, avvolti in mantelloni zuppi di pioggia. Alcuni il fucile lo tenevano per difesa personale; altri ne avevano due e magari una pistola alla cintola e un fiasco in mano. Camminavano in fretta come se la terra gli si muovesse sotto i piedi. Ormai non facevano più caso alle rovine, si preoccupavano soltanto degli austriaci che, a stare alle voci, erano dappertutto. Al primo allarme partiva una fucilata a casaccio che se ne tirava dietro altre cento. Sparavano alla paura.

Le strade erano piene d'ombre e di parole confuse.

« Dove si va?... »

« Dicono al Tagliamento... »

« Macché Tagliamento! Si va al Piave... Si va al Po... »

« Si ritira anche la III Armata... La guerra è finita!...»

« Eppure Cadorna era a Udine, ieri. L'ho visto io... Rideva, non aveva la ruga sull'occhio... »

Era tutto vero, ma ventiquattro ore dopo gli artiglieri avevano ricevuto l'ordine di distruggere gli otturatori dei cannoni e di abbandonare i pezzi...

Mescolati alle truppe, ripiegavano i civili, a piedi, con i carretti, in bicicletta, portandosi dietro un materasso o una coperta o spingendo avanti le vacche perché gli austriaci trovassero le stalle vuote.

Dappertutto c'erano soldati sbandati. Ce n'erano che dormivano in fondo ai fossi o vicino ai cimiteri, ce n'erano nei pagliai e nei fienili, dentro le chiese, in mezzo alle strade; andavano incalzati dal rumore del cannone che era come un rumore di onde; scappavano dalle trincee, correvano verso casa, dicevano, incontro alla vita.

Il temporale era diventato tempesta. Le strade erano torrenti di fango.

Le squadriglie dislocate a ridosso del fronte della Terza e della Seconda Armata sgomberarono in fretta i campi avanzati. Gli aerei inefficienti e quelli buoni per i quali mancavano i piloti vennero bruciati.

Baracca fece smontare il suo velivolo, lo caricò sopra un camion e si mise in cammino per raggiungere il campo di Santa Caterina che per gli aviatori era la prima tappa del ripiegamento.

Passò per Udine; c'era calma. In un caffè trovò un gruppo d'ufficiali e alcuni giornalisti; da loro seppe le novità. Il nemico era entrato fra Tolmino e Caporetto; o scappare o finire nel sacco.

Cadorna lasciò Udine alle 15.30 del 27 ottobre 1917. Fino all'ultimo sperò nel miracolo. Chi lo vide, raccontò che era calmo, freddo, distaccato. La sua indignazione era gelida. La consegna, secondo i suoi ordini, era di morire sul posto ma nessuno, a giudicare dai fatti, aveva più voglia di morire in trincea.

Le notizie dal fronte erano disastrose. Poco prima di andarsene dal palazzo della Prefettura dove aveva il suo comando, il Generalissimo ebbe uno scatto di rabbia e come parlando a se stesso disse: « Disfattisti... Che i carabinieri fucilino i codardi... Si deve resistere, non c'è altra scelta... »

Cadorna ce l'aveva con i politici e soprattutto con i socialisti che incitavano i soldati a gettare i fucili promettendogli che non avrebbero passato un altro inverno in trincea. Firmato l'ultimo dispaccio, il Generalissimo si rivolse al fedele Porro, Sottocapo di Stato Maggiore, e gli disse: « Adesso, dedichiamo un po' di tempo ai signori di Roma... »

Prese la penna, scrisse il rapporto per il Presidente del Consiglio e compilò il bollettino di guerra, additando al disprezzo degli Alleati e del Paese « *la Seconda Armata che si era vilmente ritirata senza combattere e ignominiosamente si era arresa...* » « Ora », disse posando la

penna, « possiamo andare... ». Scambiò qualche parola con i generali Montuori e Petitti di Roreto poi si voltò di scatto e uscì. La macchina aveva appena infilato il portone che un ufficiale arrivò di corsa in cima alle scale. Aveva in braccio il cappotto grigioverde dimenticato da Cadorna sul divano.

La sosta degli aviatori della 91ª Squadriglia da caccia sul campo di Santa Caterina durò una giornata. Pioveva sempre, il cielo prometteva soltanto disgrazie. Si camminava nel fango fino a mezza gamba. Mentre i piloti e gli avieri caricavano il materiale e distruggevano gli aerei inefficienti, risalendo la corrente dei profughi e degli sbandati arrivarono a Santa Caterina i dragoni del *Genova*, i lancieri del *Novara* e i Reggimenti *Piemonte Reale* e *Monferrato*.

Il sito del campo d'aviazione era già trincea. Con i reparti di cavalleria erano andati in linea anche i vecchi maniscalchi poiché se non c'era da ferrare i cavalli, c'era almeno da menare le mani.

Baracca partì per ultimo. Gli *hangars* alle sue spalle erano in fiamme. Prima di salire sull'aereo che aveva già il motore in moto, l'aviatore esitò. Guardò i suoi vecchi compagni d'arme; al capitano del *Genova* che era vicino all'apparecchio disse: « Lajolo, me lo daresti un cavallo per venire con te?... »

Rivolto ai dragoni prima di decollare gridò: « Avanti, vi precederò nella carica!... »

Partì in mezzo alla pioggia e puntò verso il nemico che scendeva in direzione di Udine. Mitragliò gli austriaci fino all'ultima cartuccia mentre i suoi « cavalleggeri » compivano una carica disperata e inutile.

Fra le tante storie che si raccontavano sul sacrificio dei dragoni ce n'era una che sembrava uscita da un racconto di Rilke ed era che sul campo di battaglia pieno di morti vagava, impazzito, un cavallo bianco tenuto alla briglia da un braccio mozzo.

Nei giorni in cui la catastrofe minacciava di travolgere tutto il fronte, l'Aviazione fu instancabile. Una squadriglia da caccia in una sola giornata sostenne ventitré combattimenti; abbatté cinque velivoli nemici e ne danneggiò tre. Baracca, Piccio, Ruffo, Keller, Ranza, Novelli, Parvis, Olivero e i sottufficiali Macchi e Magistrini erano in aria dal mattino alla sera. Scendevano a volo radente sulle

trincee e con le ruote degli aeroplani sfioravano gli elmi dei combattenti.

Dal 22 ottobre al 25 novembre 1917 i cacciatori conseguirono sessantatré vittorie mentre i bombardieri effettuarono quarantaquattro azioni con l'impiego di duecentotrentaquattro velivoli, scaricando sul nemico quarantotto tonnellate di bombe.

Baracca era perseguitato da un'idea che non gli dava pace neppure di notte. Il suo chiodo fisso era il capitano austriaco Brumowscky il quale, con la scorta di un pattuglione di gregari, spadroneggiava in cielo. La squadriglia dell'asso nemico che contava già ventidue vittorie e usava una tattica sul tipo di quella impiegata dal tedesco Von Richthofen sul fronte francese, volava con *Albatros* armati di due mitragliatrici, riconoscibili per la carlinga dipinta di rosso. Dopo che era stato abbattuto Macchi, Baracca aveva giurato di vendicarlo, ma pareva che il destino facesse di tutto per impedirgli d'incontrare l'avversario che gli molestava i sonni. Ci si mise di mezzo anche la ritirata e mentre Brumowscky volava spavaldo, Baracca era costretto a trasferirsi da un campo all'altro sotto la spinta della ritirata che durò fino al Piave. Perfino gli aeroporti arretrati di Aviano e di Pordenone furono sgomberati; le squadriglie si trasferirono nella zona di Padova e di Treviso. Due aviatori di cui si parlava molto in quei giorni erano Silvio Scaroni e Giorgio Michetti; due ragazzi solitari e scontrosi, uno di Brescia, l'altro di Francavilla a Mare che si erano conosciuti a Pisa, sul campo di San Giusto durante la scuola di pilotaggio. In volo facevano coppia fissa; combattevano insieme, pronti a darsi una mano a vicenda ogni qualvolta uno dei due veniva a trovarsi in situazioni difficili. Erano stati assegnati alla caccia nel giugno del 1917; Scaroni aveva già qualche medaglia e nella « classifica » degli assi era al terzo posto, subito dopo Baracca e Baracchini; Michetti ebbe meno fortuna, abbatté pochi velivoli, ma in fatto di tecnica era un maestro. Durante la ritirata si perdettero di vista. Scaroni rimase al campo della Comina dove c'erano Baracca, Ruffo di Calabria, Piccio, Ranza, Cerruti, Cabruna, Locatelli e Lanza di Trabia, esausti per il lavoro e prostrati dal dolore. Era stato promosso tenente. Un giorno, mentre se ne stava seduto accanto al velivolo e cercava di mettere ordine nei

suoi pensieri, si sentì chiamare per nome. La voce gli era nota. Si voltò e vide Michetti, lacero e affamato. Era arrivato a piedi da Campoformido; cercava l'amico perché il suo comandante voleva riorganizzare una squadriglia da caccia.

Scaroni lo guardò e sgranò gli occhi come se avesse visto il diavolo. Michetti era dimagrito, aveva la barba lunga e le ossa gli uscivano dagli stracci dell'uniforme. Gli raccontò che non aveva mangiato da due giorni, che il fronte faceva acqua da tutte le parti e che ci sarebbe voluto un miracolo per rappezzare la situazione, dato che in certe zone erano scappati tutti, soldati, ufficiali e generali.

« Noi », disse Michetti, « abbiamo intenzione di combattere ancora e crediamo nel miracolo. Se vuoi venire con me c'è un posto... »

« Si vola? » domandò Scaroni.

Michetti annuì con la testa.

Il reparto si formò rapidamente e ne prese il comando il maggiore Calori. A Scaroni fu assegnato un *Nieuport* da cento cavalli, una macchinetta veloce e nervosa sul tipo di quella di Baracca.

« Parti », gli disse Calori. « Sta' su più che puoi e fa' la sentinella... »

« Con questo arnese », ribatté Scaroni, « non mi fa paura nessuno... » e partì sotto gli occhi di Michetti che gli raccomandava di non fare lo smargiasso.

Scaroni salì a 3000 metri sul Tagliamento. Fu attaccato da tre caccia nemici che gli si avventarono addosso insieme e lo impallinarono come un piccione. Picchiò rapido, scornato e pieno di buchi tornò al campo. Michetti l'accolse con una risata.

« Perché ridi? » gli domandò Scaroni.

« Eri tanto bravo!... »

« Adesso ho imparato!... »

« Cosa ? »

« Che non bisogna aspettare. Vedrai alla prossima occasione!... »

Ventiquattro ore dopo, Scaroni era di nuovo in volo. Dalle nubi sbucarono due *Fokker*. Non esitò un istante; sparò sul più vicino, ma mentre sparava l'altro gli era arrivato accanto come un fulmine. Per svincolarsi e mettersi in posizione d'attacco cabrò con una impennata da

cavallo; anziché accettare il duello il pilota nemico, che aveva capito la stoffa dell'avversario, preferì andarsene. L'altro era caduto in fiamme.

Fu un successo dopo l'altro. Le vittorie di Scaroni « minacciavano » ormai il primato di Baracca. Il 16 novembre abbatté un *Albatros*; il 18 affrontò sei aeroplani nemici e ne distrusse uno mentre il 19 fu assalito da un'intera pattuglia austriaca. Invece di svignarsela, ingaggiò battaglia.

« Il discorso che feci », raccontò poi all'amico Michetti, « fu semplice. Dissi: io andrò giù, ma qualcuno di loro la pagherà... »

Ne scelse uno, infatti, deciso a speronarlo come a suo tempo aveva fatto Dell'Oro. Gli puntò addosso la prua e la mitragliatrice. La fortuna volle che mentre i due velivoli stavano per scontrarsi, l'aereo austriaco, colpito e già in fiamme, scivolò d'ala e precipitò.

Il 5 dicembre 1917, incontrato un *Albatros*, Scaroni finse di fuggire, se lo trascinò dietro fino all'altezza di Asolo poi, di scatto, invertì la rotta e con una scarica ben assestata gli diede il colpo di grazia.

Il 26 dicembre ci fu la famosa battaglia aerea di Treviso alla quale parteciparono cacciatori italiani e artiglierie antiaeree italiane e inglesi. Era una giornata fredda e nebbiosa. Trenta bombardieri nemici, scortati da una cinquantina di caccia, comparvero sul campo d'aviazione. Il rumore dei motori riempiva il cielo. Mentre suonava l'allarme, gli aeroplani austriaci si buttarono a tuffo sugli *hangars*. In volo c'era una pattuglia di quattro aerei inglesi. Mancava poco alle nove quando l'*Albatros* di testa sganciò la prima bomba cui fece seguito una lunga raffica di mitraglia. Il campo era diventato un prato di fuoco. Alcuni aerei decollarono sotto le bombe; altri, fino a quindici, li seguirono a intervalli. Di colpo, la formazione nemica si sbandò e prese la rotta del Piave. La lotta cominciò sul fiume. Ognuno dei nostri piloti scelse un avversario. I bombardieri austriaci, intanto, con le loro carlinghe dipinte di rosso e di giallo filavano a tutto motore nella speranza di scavalcare il fronte e di mettersi in salvo. Ci fu una prima fiammata seguita da una lunga sciarpa di fumo. Dall'aeroplano abbattuto caddero nel vuoto tre uomini che bruciavano come torce. Altri tre velivoli nemici ebbero la stessa sorte, seguiti da altri

quattro, distrutti al disopra delle linee. Dopo un'ora dall'attacco, il cielo era tornato sgombro e silenzioso. La tregua durò qualche ora appena; altissimo ricomparve su Treviso un secondo gruppo di otto aerei austriaci con un carico di bombe destinato alla città. Forse era la ritorsione per lo scacco subito durante l'incursione del mattino. La caccia attaccò a fondo e distrusse due velivoli nemici mentre un terzo precipitò oltre il Piave.

Nel campo del bombardamento si parlava come di un asso d'un giovane il quale, in poco più d'un anno di guerra aerea, s'era conquistato la medaglia d'oro al valor militare e aveva compiuto una cinquantina di missioni sulle basi nemiche. Si trattava di un ragazzo torinese, di nome Gino Lisa, diventato pilota nel febbraio del 1916 dopo essere stato soldato di fanteria.

Lisa apparteneva a una squadriglia di *Caproni* e le sue gesta come bombardiere cominciarono in occasione dell'attacco a Pola. Fu un volo difficile e tormentato dal momento che gli austriaci tenevano il meglio dei cacciatori a difesa della baia in cui era ancorata la loro flotta. Abbattuto un idrovolante nemico, attaccato da tutte le parti, Lisa si trovò con il proprio aereo a brandelli. Dei tre motori, due erano stati colpiti da paralisi; sorretto da un solo motore il *Caproni* arrancava perdendo quota a vista d'occhio. Il pilota non intendeva cedere, voleva rientrare al campo a tutti i costi. A ottocento metri d'altezza, gli si bloccò anche il terzo motore. Lisa si lanciò a volo librato sul mare e con l'aiuto di Dio riuscì a raggiungere Grado. Poco dopo gli capitò un'altra avventura. Sulla via del ritorno, al termine di una lunga missione, aggredito da cacciatori avversari, con il mitragliere moribondo e il velivolo ridotto uno scolabrodo, manovrando alla disperata poté riportare a terra la macchina che ormai era in fin di vita.

Per le vicende che di volta in volta gli capitavano e per la maniera con la quale riusciva a cavarsela, Gino Lisa s'era fatto la fama di « alleato del diavolo ».

Una volta, nei pressi di Canale, fu assalito da cinque *Albatros* che cominciarono a ronzargli intorno e a sgranargli addosso le loro mitragliatrici. Lisa li tenne a bada fino a che non ebbe scaricato le bombe, dopo di che da aggredito diventò attaccante e impiegando il *Caproni* come se fosse un leggero e maneggevole apparecchio da

caccia, abbatté un velivolo nemico, ne mise in fuga un secondo e tornò al campo col copilota morente e con le eliche a pezzi.

Il 15 novembre 1917, il « prodigioso » ragazzo torinese domandò di far parte di una pattuglia che doveva bombardare Caldonazzo. Era uno dei tanti bombardamenti a massa, richiesti con insistenza da D'Annunzio a Cadorna. La missione fu compiuta con successo, ma sulla via del ritorno i *Caproni* vennero attaccati dalla caccia. Lisa riuscì a districarsi, ma quando vide che uno dei bombardieri era nei guai virò e accorse in suo aiuto. Quattro *Albatros* gli furono addosso. Lisa accettò il duello e attaccò a manovrare con eccezionale bravura. S'impennò, scivolò d'ala, si rovesciò sul ventre e durante questa manovra, che era insolita per un bombardiere, il mitragliere venne sbalzato dalla carlinga e precipitò nel vuoto. Il pilota lo vide, con gli occhi pieni d'orrore lo seguì nella caduta, ma non ebbe tempo di fare neppure un pensiero. I caccia nemici sparavano senza misericordia, volteggiando intorno al *Caproni* che a sua volta dava spettacolo di acrobazia. I colpi erano fitti come pioggia. Centrato nelle parti vitali, il bombardiere non rispondeva più ai comandi. Da terra le artiglierie avevano sospeso il tiro. I soldati seguivano in silenzio la lotta che ormai s'avvicinava all'epilogo. All'improvviso, il *Caproni* piegò il muso e fece una lunga picchiata al termine della quale si trovò davanti le rocce del monte Summano in val d'Astico. Il pilota tentò la virata, ma la macchina proseguì la corsa e andò a cozzare contro la spalla della montagna dove si schiantò riempiendo la valle di fragore e di fuoco.

Accanto ai caccia e ai bombardieri, in maniera meno vistosa, ma ugualmente efficace ed eroica, operavano i dirigibili, i cosiddetti « più leggeri dell'aria » i quali, data la loro mole e la scarsa velocità erano diventati, secondo una definizione ormai corrente, « armi d'insidia notturna ». Specialmente nel triste anno della crisi militare che condusse a Caporetto, le aeronavi ebbero i loro eroi e la loro storia, tanto più gloriosa e patetica se si considera che lo sviluppo dell'aeroplano ne aveva definitivamente segnato la fine come mezzi bellici.

Il 22 settembre 1917, le cronache della guerra dovettero trascurare i cacciatori e i bombardieri e occuparsi dei dirigibilisti per una vicenda che ebbe come protago-

nisti l'aeronave *M. 19* e un tenente genovese, Giuseppe Castruccio, cui il Re concesse personalmente la medaglia d'oro al valor militare.

La partenza dell'*M. 19,* per una delle solite azioni di bombardamento, avvenne in piena notte. L'aria era tranquilla, il cielo pieno di stelle. Di tanto in tanto, sull'orizzonte s'accendeva il bagliore dei colpi di cannone poi il buio tornava più fitto di prima. Soltanto in direzione dei monti c'era qualche nube che il vento sfilacciava.

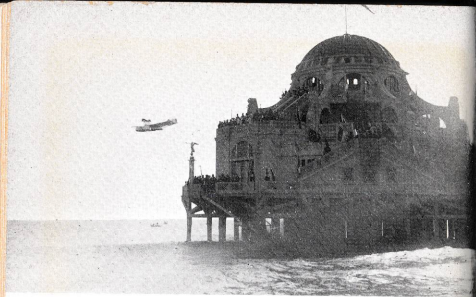
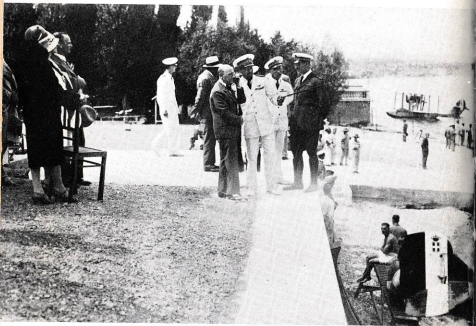
Lasciati gli ormeggi, l'aeronave prese quota e puntò sulle linee nemiche. Dall'alto si sentiva tutto, il rumore delle artiglierie, i colpi di fucile, le raffiche di mitragliatrice e il fruscio dei boschi che teneva in allarme le sentinelle e provocava schioppettate randagie. Ogni tanto, s'accendevano i riflettori i quali frugavano in aria alla ricerca di qualche preda.

Il rumore di un motore era un indizio vago; a quei tempi, per sparare, l'artiglieria aveva bisogno di vedere e per vedere metteva in moto le fotoelettriche. L'*M. 19* viaggiava a duemila metri di quota.

L'ombra delle nubi richiamò qualche *shrapnel,* furono colpi a vuoto. In basso, si vedevano ormai le case di Prosecco e, poco distanti dall'abitato, i magazzini militari su cui dovevano essere scaricate le bombe. I riflettori erano diventati più fitti, qualche fascio di luce sfiorò il dirigibile poi si rivolse altrove e si intestardì a punzecchiare una nuvola.

Le bombe centrarono il bersaglio, ma nello stesso tempo l'aeronave venne individuata e si tirò addosso tutte le fotoelettriche e i cannoni di Prosecco. Cominciò il ballo. Gli *shrapnels* scoppiavano sempre più vicini. A bordo gli uomini erano calmi. Il comandante ordinò di mettere i timoni in salita e, rivolta la prua in alto, l'*M. 19* s'arrampicò fino a tremila metri.

A quella quota, che era la massima, sembrava più facile sfuggire al tiro e ingannare i riflettori, navigando da nube a nube. Un lampo improvviso accecò i piloti, l'aeronave fu squassata da cima a fondo. L'involucro era stato colpito e attraverso la ferita il dirigibile perdeva fiato. L'altimetro cominciò a scendere, gli impennaggi lavoravano a vuoto. L'*M.19,* in balia del vento, scarrocciava lungo il fronte e tendeva a inoltrarsi sempre più in territorio nemico.

Una rara fotografia di Francesco Baracca, scattata subito dopo che l'« Asso » abbatté il suo primo aereo nemico, il 7 aprile 1916. Da questa data, al 2 settembre 1917, Baracca abbatté venti aerei.

Il « Santa Maria » di De Pinedo in arrivo a Ostia, dopo mesi di crociera, il 16 giugno del 1927. De Pinedo aveva volato per duecentosettantanove ore in quarantaquattro tappe. La prima parte del viaggio, da Elmas a Buenos Aires, era stata di oltre tredicimila chilometri. La seconda, da Buenos Aires agli Stati Uniti, di quindicimilacento e la terza ancora di quindicimilacento km.

Gabriele D'Annunzio, Italo Balbo e il generale Bernasconi alla Scuola di alta velocità di Desenzano del Garda. I piloti si allenavano lungo un difficile circuito di cinquanta chilometri.

Nella navicella nessuno parlava. Un uomo s'accostò al comandante e gli disse qualcosa più a cenni che a parole. Il comandante annuì con la testa. L'uomo, che era il tenente Castruccio, si tolse il camiciotto imbottito e s'affacciò a prua della navicella. L'aeronave era scesa di mille metri. Castruccio diede un'occhiata ai cavi e alle crociere e attraverso una scaletta di corda uscì all'esterno. Sospeso nel vuoto, alle prese con le funi d'acciaio, pareva un acrobata da circo. I compagni l'osservavano trattenendo il respiro. Raggiunta la « pelle » del dirigibile nel punto dove era stata squarciata dalla scheggia dello *shrapnel*, l'uomo cercò d'allargare i bordi della « ferita » e vi si introdusse aggrappandosi al trave che faceva da spina dorsale all'aeronave. Con la testa e con le spalle scomparve nel ventre del dirigibile mentre le gambe gli penzolavano fuori. I cannoni sparavano con rabbia; il tiro era sempre più sicuro e preciso. Castruccio entrò nell'involucro, ma per mettere in atto il suo proposito, che era di raggiungere la prua ed equilibrare il dirigibile, doveva arrampicarsi sulla parte superiore del trave e camminarci sopra; la faccenda gli parve subito impossibile dato che le pareti delle camere a gas, gonfie fino a scoppiare, non permettevano neppure il passaggio di una mano. Forzarle poteva significare la catastrofe. Castruccio decise allora di scivolare fra il bordo delle travature e l'involucro e di avanzare a tentoni poiché l'interno dell'aeronave era buio come la gola di un pozzo. Appiattito sui puntelli, aggrappandosi alle traversine e ai longheroni, l'uomo cominciò a strisciare a ridosso della parete di stoffa gommata che scricchiolava e cedeva con il pericolo che si spaccasse facendolo precipitare nel vuoto. Ogni tanto vedeva la « pelle » dell'aeronave schiarirsi ed era segno che le fotoelettriche e i cannoni lavoravano ancora per dare il colpo di grazia all'*M.19*. Finalmente, raggiunse la prua e poté mettersi a cavalcioni del trave. Per effetto di quella strana « zavorra » il dirigibile riprese l'inclinazione normale e i timoni ritornarono sensibili ai comandi. Castruccio però non sapeva nulla. L'aria che entrava attraverso la trama della tela gli faceva battere i denti. Lo scricchiolio delle funi e delle nervature del dirigibile gli rimbombava nella testa. Con la mano toccò il rosone di prua, era gelido. Per il freddo gli si erano paralizzate le gambe. Il viaggio in quelle condizioni durò

più di due ore. Quando era ormai alla fine delle forze e non riusciva più a tenersi aggrappato sentì che l'aeronave strisciava sul terreno e in qualche modo s'accingeva ad atterrare.

A fatica, scavalcate le linee, l'*M.19* era sceso nei campi intorno a Latisana.

Il 1917, l'anno delle disgrazie, era alla fine. Il 1918 ritrovò l'Esercito in netta ripresa; l'Aviazione, che ormai dominava i cieli della battaglia, aumentò ancora la propria attività suscitando sgomento e meraviglia fra le file nemiche.

Il 28 febbraio 1918, quattro aerei *SVA,* che erano i più veloci del momento, bombardarono Innsbruck dopo aver sorvolato, a quattromila metri di quota, l'altipiano di Asiago. L'impresa fu compiuta dai capitani Giulio Palma di Cesnola e Natale Palli, dal tenente Giorgio Orsini e dal sergente Giovanni Arrigoni.

Proprio in quei giorni il nostro servizio segreto venne in possesso di un rapporto del Comando del 24° Corpo d'Armata austriaco, relativo al comportamento dell'Aviazione italiana durante i combattimenti del Piave, in cui fra l'altro si diceva: « *I combattimenti sul Montello hanno dimostrato ancora una volta la superiorità delle forze aeree italiane. Il lavoro d'imbarco delle truppe per attraversare il Piave e l'attività per la costruzione dei ponti sono stati ritardati e impediti più dall'Aviazione che dall'artiglieria nemica. Il giudizio che si può esprimere riguardo agli aviatori italiani è il seguente: audaci, temerari, risoluti con eccezionale spirito offensivo. Essi mitragliano e bombardano le nostre fanterie da bassissima quota, anche con brutto tempo, sotto la pioggia, provocando il panico e la demoralizzazione delle nostre truppe...* »

In previsione della battaglia risolutiva, l'Aeronautica riorganizzò il proprio servizio informazioni e d'accordo con i Comandi di grande Unità mandò uomini al di là del fronte, portati da piloti le cui imprese entrarono nel mito. Eugenio Casagrande, aviatore di Marina, diventò l'asso di questi voli di leggenda che nessun pilota, alleato o nemico, riuscì mai a eguagliare.

Gli informatori vennero chiamati « Missionari del Piave »; le « missioni » furono quindici, una più avventurosa dell'altra, e vennero compiute con un minuscolo idrovolante battezzato « *Comme vene, vene* ».

Il nome dell'aereo derivava da un episodio curioso, successo verso la fine del 1916. A quell'epoca, al Teatro Verdi di Brindisi, trasformato in *cafè-chantant,* cantava il comico Pasquariello. Canzoni napoletane e ritornelli patriottici, insieme con sfrenati *can-can,* formavano il repertorio dello spettacolo. Una sera, prima della calata del sipario, Pasquariello si mise in testa alla *troupe* e dopo aver fatto il giro della sala sventolando una bandiera tricolore, rivolto alle barcacce degli ufficiali disse in segno di saluto: « *Audaces fortuna iuvatte!...* » e aggiunse: « *Comme vene, vene...* »

Da un palco, in piedi su una sedia, un giovane tenente gli gridò: « Bravo! Comme vene, vene... Domani lo scriverò sul mio aeroplano... »

L'indomani, infatti, cominciò a volare un idrovolante che portava scritto sulla carlinga il motto suggerito da Pasquariello. Il pilota era Eugenio Casagrande.

L'idea delle missioni al di là del Piave venne dalla Francia dove erano state compiute alcune azioni del genere, senza carattere di continuità, con più fiducia nella sorte che nella preparazione dei piloti e nel coraggio degli informatori. In ogni modo si trattava di voli di cui l'alto comando francese era restio a dare notizie e dettagli.

Nel giugno del 1918 gli austriaci fecero l'ultima grande offensiva con la speranza di far crollare la resistenza italiana.

L'attacco investì anche San Donà e costrinse il Comando Supremo a rettificare parzialmente il fronte. Le notizie sui movimenti degli austriaci erano scarse. La Terza Armata aveva il Q.G. a Mogliano Veneto. A forza di insistere, i francesi si decisero a rivelare i particolari dei voli compiuti alle spalle del nemico, citando i nomi dei piloti e il numero delle missioni. La relazione segreta parlava del sottotenente Pinsard che per primo aveva scaricato un informatore in territorio occupato; del sergente Bertin, di Jacques Quellenec, del capitano Evrard e di Vedrins che veniva indicato come l'asso della specialità perché con il suo aereo battezzato « *La vacca* » aveva compiuto sette voli. Il primato pareva imbattibile.

Senza dubbio l'operazione si presentava difficile e piena di rischi; bisognava in primo luogo creare un corpo di « missionari », trovare poi un tipo di aereo adatto e

infine scegliere il pilota che fosse disposto e anche capace di compiere voli che richiedevano atterraggi e decolli in zone particolarmente ristrette.

I « missionari volontari » furono più numerosi del necessario; si offersero molti ufficiali e soldati che avevano le famiglie nel territorio invaso e che disponevano di amicizie sulle quali potevano contare ciecamente. I primi che risposero all'invito, che parlava genericamente di « impieghi speciali », furono il tenente di cavalleria Camillo De Carlo e il capitano medico Giorgio Romiati. L'addestramento cominciò in una capanna di legno con il tetto di paglia, conosciuta a Mogliano come l'« isba misteriosa ».

Sulla notte del 31 maggio 1918, dal campo di Marcon partì un aeroplano pilotato da Umberto Gelmetti con a bordo due informatori, il tenente De Carlo e il soldato Bottecchia, famoso corridore ciclista.

Il volo si svolse regolarmente. Sfruttando la luce dei riflettori nemici che s'erano accesi per facilitare il rientro di velivoli austriaci, l'apparecchio riuscì ad atterrare ad Aviano, dove scaricò i due passeggeri travestiti da contadini. All'alba, i « missionari » se ne erano già andati per la campagna. Dopo qualche giorno, giunsero i primi messaggi dalla zona di Vittorio, cui seguì un lungo preoccupante silenzio. I Comandi erano ormai convinti che De Carlo e Bottecchia fossero stati scoperti. Fu tentata una seconda spedizione, ma fallì a causa della nebbia e della sorveglianza nemica.

Invece dei messaggi degli informatori, affidati a colombi, arrivavano di tanto in tanto biglietti scritti da contadini, che facevano del loro meglio per fornire notizie utili. Una volta ne arrivò uno che diceva: « Nel palazzo della Signora P. si trova il generale Cadorna dell'Austria... »

Un'altra volta venne spedito un messaggio in dialetto: « Una donna che capisse un po' todesco ga capio che i soldati bestemmiava che i deve andar a farse mazar in Franza... »

De Carlo si fece vivo, finalmente, il 29 giugno e spiegò il motivo del suo silenzio; aveva cercato di attraversare il Piave, ma non c'era riuscito e lo stesso era capitato a Bottecchia. Gelmetti partì per recuperarli, ma il volo andò a vuoto.

L'insuccesso della prima missione mise di malumore

gli alti ufficiali della Terza Armata. Il Duca d'Aosta, che seguiva personalmente l'addestramento dei « missionari » dell'isba, chiamò l'ammiraglio Marzolo, comandante dell'Alto Adriatico, e gli ordinò di scegliere un pilota di idrovolanti e di riprendere subito le missioni. L'idro si prestava di più ai voli al di là delle linee data l'esistenza, nel Veneto, di una fitta rete di canali d'irrigazione e di laghetti e lagune, distanti dal fronte e poco sorvegliati. La richiesta del Duca venne trasmessa alla base di Sant'Andrea dove c'erano quattro squadriglie, comandate la prima dal Principe Aimone di Savoia, la seconda dal tenente di vascello Giartosio, la terza da Giuseppe Diana e la quarta da Eugenio Casagrande.

Le difficoltà sorsero allorché si trattò di designare chi dei quattro piloti si sarebbe dovuto recare in territorio nemico. Volevano andare tutti e quando la scelta cadde su Casagrande, Aimone di Savoia se l'ebbe tanto a male che per quindici giorni non rivolse la parola al vecchio compagno d'Accademia. Cominciò l'allenamento in laguna. Per ore e ore, Casagrande s'addestrava a planare a motore spento, a flottare lentamente nei canali, ad accostarsi a riva con cautela e a ripartire su allarme, sfruttando brevi corsi d'acqua. Un mattino di giugno giunsero alla base i « missionari ». Erano il capitano medico Giorgio Romiati e il tenente Edoardo Meazzi. Quest'ultimo, prigioniero nell'offensiva del 5 giugno, era riuscito a fuggire portando con sé un pacchetto di documenti d'identificazione con bolli austriaci che naturalmente vennero ricopiati e usati nel corso delle missioni. Pochi minuti prima del decollo, arrivò un fonogramma dell'Armata che ordinava di sospendere la partenza di Romiati e Meazzi e di mandare al loro posto i fratelli De Carli, di Azzano Decimo.

Nella notte del 30 luglio cominciarono le straordinarie imprese del pilota del « *Comme vene, vene* » che per quindici volte riuscì ad ammarare al di là delle linee e a sfuggire a tutti gli agguati del nemico.

« Era una notte calda », mi raccontò personalmente Casagrande durante uno dei tanti incontri che ebbi con lui a Roma. « C'era una luna chiara e trasparente. Io decollai in coda alle squadriglie che partivano per bombardare Pola. I due fratelli De Carli sedevano sull'unico seggiolino disponibile, uno sulle ginocchia dell'altro. Se-

guimmo il corso del Piave. C'erano allarmi dappertutto. Gli austriaci andavano a scaricare su Venezia. A tremila metri, sul canale di Nicesolo tolsi lentamente il motore per dare la sensazione che mi stavo allontanando. Planai con la luna in faccia. Attraccammo nei pressi di un cascinale. I De Carli si tolsero l'uniforme e si misero gli abiti da contadini che s'erano portati in un fagotto. Dovevano fare due chilometri sull'argine del canale per raggiungere una capanna abitata da pescatori. Aspettai un'ora; quando giudicai che fossero arrivati, diedi motore e me ne andai. Il ghiaccio era rotto... » La leggenda delle « missioni speciali » diventò storia di tutti i giorni per quell'aviatore di Marina che, alla stregua di tutta la gente del mare, ha vissuto la propria vita come un giorno avrebbe voluto raccontarla.

Due settimane dopo, Casagrande fece il secondo viaggio; a distanza di appena tre giorni il terzo con i « missionari » Mora e Neri. Fu l'impresa più contrastata e difficile.

Il protagonista la raccontò così: « Oltre ai colombi, i due informatori portavano una valigetta di dinamite che nel momento dello sbarco dimenticarono sull'apparecchio. Eravamo già a terra. Io aspettavo come al solito che s'allontanassero. Mi ero seduto sull'erba e fumavo. Era una serata tranquilla, piena di stelle e di grilli. A un tratto sentii dei rumori in mezzo ai cespugli; misi mano alla pistola, ma per fortuna erano Mora e Neri che tornavano a riprendere l'esplosivo. Sulla testa sentivo il passaggio degli aeroplani nemici che andavano a Venezia. Quella notte, poco lontano dall'argine, passò una pattuglia di cavalleria austriaca. Mentre attendevo pensai di raccogliere un fascio d'erba della nostra terra invasa da portare al Duca d'Aosta. La corrente del canale, aveva trascinato via il velivolo. Per riacciuffarlo dovetti gettarmi a nuoto. Finalmente decollai, ma il motore mi piantò. Quando ormai avevo deciso di ammarare, riprese a girare e potei rientrare a Venezia. L'indomani ero a Mogliano Veneto al comando della Terza Armata. Mi diedero la medaglia d'argento. Nella medesima circostanza consegnai al Duca l'erba del Piave. La baciò. Due grosse lacrime gli scesero per le gote che aveva lisce e bianche, come di cera... Le notizie che arrivavano dai 'missionari' riaccendevano le nostre speranze. Il nemico era stanco, affamato.

Il recupero di Romiati fu il più scabroso. Giravo in cerca di un punto per ammarare. Da terra partivano molti segnali, ma tutti mi sembravano sospetti. Planai, poi mi allontanai in direzione di Villaviera. Su un isolotto c'erano alcune case di pescatori e degli uomini. Mi sporsi dalla carlinga e chiamai, ma nessuno rispose. Dalla riva si staccò anzi una barca e sentii lo sciacquio affrettato dei remi. Diedi motore e sorvolai il gruppo. Riconobbi la voce di Romiati. Ammarai; con gioia e stupore trovai sull'isolotto anche la spedizione Martina con il sergente pilota Prudenza che era caduto nel tentativo di stabilire un collegamento con i nostri che si trovavano sulle montagne di Udine.

« 'Posso portarne via tre', dissi. 'Prima che faccia giorno tornerò a prendere gli altri...' Con i 'missionari' c'erano dei contadini e un ragazzetto di tredici anni che insisteva per venire con me. 'Mi son tanto picinin', diceva. 'Me bastaria un buseto...'

« Come avevo promesso, andai e tornai. Nel frattempo era saltato fuori anche il sergente Mora e dovetti perciò lasciare a terra il ragazzo... Lo rividi molti anni dopo. Era diventato un giovanottone di due metri e lavorava nella tenuta del barone Franchetti a San Gaetano, sopra Caorle... »

Per le « missioni » oltre il Piave che raccontava con naturalezza come se si trattasse di normali avventure di guerra, di un'uscita in pattuglia oppure di un volo di ricognizione, Eugenio Casagrande ebbe la medaglia d'oro e il titolo di conte di Villaviera poiché quella di Villaviera fu l'impresa più audace.

Di Casagrande avevo sentito parlare fin da ragazzo e dirò, come un particolare strano data l'amicizia che ci legò in seguito, che l'aula in cui frequentavo il liceo al Collegio Militare di Roma era per l'appunto intitolata a lui, dato che tutte le aule erano dedicate a un eroe della guerra.

Eugenio Casagrande morì una decina di anni fa, povero, dimenticato da tutti. Come patrimonio lasciò soltanto il suo nome e le sue medaglie che però non gli bastavano per vivere. Fino all'ultimo fu come lo descrisse nel 1919 il giornalista Otello Cavara che l'incontrò quando aveva poco più di vent'anni: « *...aristocratico di tratti e di sentimenti, con un carattere solido ed energico... Ca-*

rattere veramente romano, senza esitazioni, generoso e assetato di grandi imprese... »

Nella medesima estate delle « missioni » al di là del Piave, il cacciatore Silvio Scaroni aumentò il bottino delle proprie vittorie con un combattimento che rimase epico. Era in volo per dirigere i tiri dell'artiglieria. Stanco di fare il cabotaggio da una nuvola all'altra, decise di salire in quota per vedere cosa succedeva, diceva lui, nel regno degli angeli. S'imbatté in due velivoli inglesi agganciati da cinque caccia avversari. Come d'abitudine, Scaroni attaccò subito e con poche raffiche riuscì a mettere fuori combattimento due aerei nemici. L'equilibrio che si era ristabilito dopo l'intervento del cacciatore italiano durò poco. Sopraggiunsero altri aeroplani austriaci e mentre gli inglesi si buttarono in vite per sfuggire a una fine che sembrava inevitabile, Scaroni da solo si trovò alle prese con quindici apparecchi che gli facevano la giostra attorno. Forse si contendevano il privilegio di dargli la stoccata mortale. Il cielo ribolliva di spari. All'improvviso, il nostro pilota sentì che le forze l'abbandonavano. Cadeva, e non poteva far nulla per rimettere in linea il velivolo. Per uno di quei prodigi che alcuni chiamano miracolo di volontà e che altri invece definiscono « mano di Dio », in prossimità della terra Scaroni riuscì a ripescare un filo di energia che gli permise di riprendere il controllo dell'aereo e di evitare il disastro. Si risvegliò all'ospedale con la schiena squarciata da un proiettile esplosivo; i primi occhi che incontrò furono naturalmente quelli dell'amico Michetti, sempre presente nei momenti difficili e decisivi, tanto in terra quanto in cielo.

Nella sola giornata del 17 giugno 1918, la caccia compì centoquaranta ore di volo e sparò quindicimila colpi di mitragliatrice.

Sul fronte, la situazione si era rovesciata. La battaglia del Piave aveva mandato in frantumi le speranze dell'Austria. In previsione dello sfacelo, l'Imperatore austriaco si era rivolto al Papa, Benedetto XV, perché intervenisse come paciere e gli aveva indirizzato un messaggio il cui testo diceva: « *Aumentano gli indizi dell'imminenza di un'offensiva italiana contro di noi. L'affrontiamo con tranquillità e fiducia. Ma poiché la guerra non sarà decisa nel Veneto e potrebbe giungere presto al suo termine, prego Vostra Santità di interessare il Governo italiano affinché rinunzi per pure ragioni di umanità al suo progetto. Con tale atto, Vostra Santità potrebbe salvare la vita a molte migliaia di uomini...* »

Era maturato, frattanto, anche il tempo per il famoso volo su Vienna, progettato per l'anno prima con l'impiego di due bombardieri *Caproni*, preparati di nascosto, per ordine di D'Annunzio, sotto una delle tettoie del campo di Aviano.

L'industria aeronautica nazionale aveva sfornato, intanto, un nuovo aeroplano, lo *SVA*, leggero e veloce come nessuno. Con lo *SVA*, per la sua larga autonomia, era possibile bombardare Lubiana, Monaco di Baviera, Vienna e Budapest.

Pio e Mario Perrone, dirigenti dell'*Ansaldo*, affascinati dal piano di D'Annunzio, avevano costruito l'apparecchio all'insaputa del Sottosegretario per l'Aeronautica. Per permettere al Poeta di partecipare all'impresa, avevano dovuto trasformare un velivolo da monoposto in biposto e il seggiolino per D'Annunzio fu ricavato nelle lamiere del serbatoio della benzina. Fu, come disse il Comandante, « una seggiola incendiaria », modellata sulle minuscole dimensioni del suo corpo.

Pilota del Poeta doveva essere il capitano Bourlot, ma un tragico incidente gli negò « la gloria del volo ». Lo sostituì Natale Palli.

Ai primi di agosto del 1918, il Comando Supremo autorizzò finalmente il *raid* che doveva essere compiuto il giorno 9 dello stesso mese a scopo prettamente politico e dimostrativo. Fra l'altro, l'ordine diceva che non dovevano essere caricate bombe; che confidando sulla maggiore velocità dell'aereo dovevano essere evitati gli scontri con velivoli nemici e che a bordo di ogni apparecchio doveva esserci l'esplosivo per distruggere la macchina in caso di atterraggio forzato.

Prima di partire, D'Annunzio riunì i suoi uomini in una baracca del campo di San Pelagio. Aveva già indosso il maglione di lana e sul maglione la giacca di cuoio. Prima di parlare fissò i piloti uno per uno con l'occhio che « non era sottovetro ».

« Nessuno di voi », disse, « si arresterà se non con l'ultimo battito del motore. Non vento, non nuvolo, non tempesta, non malessere, non ostilità alcuna, non avversità alcuna potrà essere causa di arresto o di ritorno. Parlo

chiaro? M'intendete? Se non arriverò a Vienna, io non tornerò indietro. Natale Palli, Antonio Locatelli, Gino Allegri, Aldo Finzi, Piero Massoni: ciascuno di voi mi guardi nella pupilla e mi dia la mano. Bene. È detto. È fatto. I motori sono in moto, bisogna andare. Io vi assicuro che arriveremo anche attraverso l'inferno... »

Oltre ai piloti nominati, c'erano Ludovico Censi, Giordano Granzarolo, Giuseppe Sarti, Francesco Ferrarin, Masprone e Contratti. Undici in tutto.

L'alba del giorno 9 agosto 1918 s'alzò in mezzo a un velo di foschia. La formazione si mise in volo compatta. In testa c'era il velivolo di D'Annunzio affiancato dall'aereo di Locatelli, chiamato dal Poeta « il giovane leone di guardia » e da quello del barbuto Gino Allegri, il proverbiale Fra' Ginepro. Sul Piave erano rimasti in otto poiché per mancanza di pressione nel serbatoio principale, Masprone, Contratti e Ferrarin avevano dovuto atterrare.

Gli otto superstiti giunsero sull'obiettivo alle 9.20 del mattino e, abbassatisi a ottocento metri, lanciarono i messaggi che nel testo erano diversi da quelli preparati per il volo dell'anno prima. Dicevano fra l'altro: « *Non siamo venuti se non per la gloria dell'arditezza, non siamo venuti se non per la prova di quel che potremo osare e fare quando vorremo, nell'ora che sceglieremo...* »

Durante il ritorno, Sarti fu costretto a scendere a Wiener Neustadt mentre da settecento metri d'altezza lasciava cadere sulla città una pioggia di manifesti tricolori.

Così D'Annunzio raccontò il volo: « *Partimmo. Arrivammo. Tornammo... Tre volte il mio motore s'arrestò nel ritorno: su Lubiana, sulla Selva di Tarnova, su Grado. Tre volte ebbi nella mano il rimedio di tutti i mali. Tre volte, a me che lo salutavo silenziosamente attraverso lo schermo, gli occhi di Natale Palli dissero 'Aspetta'... E tre volte il motore riprese!...* »

Due mesi prima del volo su Vienna, mentre tutto il fronte era in movimento morì Francesco Baracca. L'ultima pagina del suo diario, trovato per caso sopra un armadio in una casa di campagna fra Quinto sul Sile e Santa Caterina, a pochi chilometri da Treviso, recava la data del 15 giugno 1918. C'erano annotate due vittorie conseguite nella medesima giornata.

Il giorno 19 giugno alle 6.30 del pomeriggio, per ordine del Comando Supremo, Baracca, insieme con altri due

piloti, raggiunse il Montello dove tre battaglioni italiani attaccavano alla disperata per aprirsi la strada verso Nervesa.

Come al solito, l'asso si buttò in picchiata sulle trincee mitragliando il nemico fin dentro i ricoveri. Il rumore delle artiglierie copriva quello dei motori.

Le granate avevano lavorato il monte come tarli. Dove la montagna li proteggeva dal cannone, i campi erano pieni di fiori gialli; pareva che il sole si fosse fermato sui prati.

Da terra sparavano anche con i fucili.

Osnaghi, che volava cinquanta metri più alto di Baracca, all'improvviso non vide più l'aereo del Comandante. Poco prima gli era parso che perdesse fumo dalla coda.

Girò sul monte, si tuffò nelle valli, rasentò gli alberi e le rocce, ma non ne scorse traccia.

Al campo seppe da Piccio che Baracca non era rientrato. Ripartì, sorvolò il Montello e in direzione del bosco, vicino all'abbazia di Nervesa, vide le vampe di un incendio. Del Comandante neanche l'ombra. Era già notte.

Interpellati per telefono, i Comandi avanzati diedero notizie vaghe e contrastanti. Un ufficiale del Genio avvertì che dalle sue parti c'era stato un combattimento aereo ed era caduto un velivolo di cui non aveva potuto vedere i contrassegni né individuare la sagoma.

Al campo nessuno si dava pace. Novelli, Osnaghi e Keller saltarono in auto e raggiunsero le prime linee. Il caduto era il sergente pilota Nava della 75ª Squadriglia.

Le ricerche durarono cinque giorni. Di Baracca si parlava già come di un mito.

Il 24 giugno, dopo furiosi combattimenti, gli austriaci sgomberarono il Montello. Il Comando del 112° Reggimento di Fanteria che operava in quella zona comunicò che durante l'offensiva era stato visto un aereo in fiamme nella valle delle Fontanelle, fra la Busa delle Rane e l'abbazia di Nervesa.

Sulla traccia di quell'indizio, Ranza, Osnaghi e il giornalista Garinei si misero in strada per continuare le ricerche. Attraversarono reticolati, camminamenti travolti dalle frane provocate dalle granate e trincee piene di morti. La recente battaglia aveva seminato la montagna di

zaini marci come suole di scarpe, di schioppi, di uniformi stracciate, di borracce, di mantelline e di elmetti sfondati. Il Montello era spellato fino al rosso, la terra cuoceva sotto i piedi.

Fra gli alberi divelti c'era uno *SPAD* incenerito. Le fiamme avevano lambito i bordi del bosco.

Baracca giaceva a braccia aperte. Al polso aveva l'orologio d'argento vinto al concorso ippico di Roma. Era caduto in mezzo ai fanti della brigata *Piacenza* che gli avevano fatto festa quando a Medea aveva abbattuto il primo aereo austriaco.

Ranza, che lo vide per primo, disse che aveva in mezzo alla fronte una rosa di sangue; il segno del proiettile che l'aveva ucciso.

Era come il segno rosso che gli indiani portano alla radice del naso perché Dio, dicono, possa vedere fino in fondo all'anima.

CAPITOLO VII

Poco dopo la morte di Baracca, ebbe termine il dramma che per quattro anni aveva insanguinato e devastato l'Europa.

Veber raccontò così l'ultima battaglia, la più cruenta, nella quale l'Aviazione intervenne con seicento velivoli dell'Esercito, settanta della Marina e nove dirigibili. « *Siamo alla fine. Una vera e propria fiumana uscita dall'inferno di fuoco attraverso cento camminamenti, sentieri, campi, straripa sugli argini, si gonfia, sbocca impetuosa sulle strade: uomini, aerei, cannoni, automobili, cavalli, carri e di nuovo uomini, uomini, uomini. La terra brucia, il terrore ottenebra il cervello.* »

Baracca era rimasto un simbolo; ogni cacciatore ne raccolse l'eredità e triplicò il proprio valore dando vita a combattimenti che ancora oggi si raccontano e si leggono come leggende. Scaroni portò a ventisei le sue vittorie, Ruggero Piccio a ventiquattro, Flavio Baracchini, un eroico giovane di Villafranca in Lunigiana, a ventuno, Fulco Ruffo di Calabria a venti, Ferruccio Ranza a diciassette, Marziale Cerutti pure a diciassette, Luigi Olivari a dodici, Giannino Ancillotto a undici, Antonio Reali anche lui a undici, eccetera.

Quando, nel mese di novembre del 1918, venne firmato l'armistizio, l'Italia disponeva di milleventi aeroplani da ricognizione, centotrentacinque da bombardamento e cinquecentoventotto da caccia. In totale, milleseicentoottantatré macchine che per qualità tecniche e capacità d'impiego non avevano nulla da invidiare ai migliori aerei degli alleati e del nemico.

In tutto, nel corso delle ostilità, i reparti di volo ricevettero dall'industria nazionale, che contava ventotto grandi fabbriche costruttrici, undicimilacinquecentotrentasette velivoli e trentamila motori di cui quattordicimilaottocentoventi soltanto nell'ultimo anno del conflitto.

Gli avversari ci distrussero centoventotto aerei, noi abbattemmo seicentotrentaquattro apparecchi austriaci ai quali se ne devono aggiungere altri centoventinove abbattuti dagli aviatori di Marina.

Il numero dei caduti e feriti nella guerra aerea fu,

fra Esercito e Marina, di millediciannove uomini; settecentosessantacinque allievi morirono nelle scuole di pilotaggio e nei campi di allenamento.

Gli aviatori ebbero ventidue medaglie d'oro al valor militare, milleottocento d'argento e più di millequattrocento di bronzo.

Tali cifre erano più che sufficienti per indurre le autorità dell'epoca ad agire in maniera che un simile patrimonio non andasse disperso. Purtroppo, e sembrava un destino, nel 1918 successe ciò che era già accaduto dopo la campagna di Libia.

A guerra finita, i miracoli realizzati dagli aviatori e dall'industria aeronautica, catalogati uno per uno durante gli anni del conflitto e convalidati, del resto, dalla schiacciante superiorità conseguita nei confronti del nemico, vennero archiviati e messi agli atti come una pratica di ordinaria amministrazione. L'euforia del successo aveva indotto i Comandi dell'Esercito, per la verità mai teneri verso l'Aviazione, a smobilitare in fretta e a liberarsi senza indugio del « peso morto » di macchine e di piloti.

A quei tempi, nessuno pensava alla possibilità di servirsi del velivolo per scopi civili; secondo i generali che andavano per la maggiore l'aereo era un mezzo di combattimento e, cessata pertanto la necessità di combattere era logico, sostenevano, che scomparisse insieme con gli aviatori i quali, per la loro mentalità di « prime donne » e di « superuomini » erano i meno adatti ad accettare la rigida disciplina delle Forze Armate.

Erano stati scavezzacolli in guerra e non c'era ragione, dicevano i generali che maneggiavano il regolamento come i preti maneggiano il breviario, che non lo fossero in tempo di pace.

Per l'Esercito il linguaggio dei piloti era indecifrabile ed era assurda, fra l'altro, la loro pretesa di « rimanere in servizio a tutti i costi per fare l'inutile mestiere di volatori ». Non contava niente, ripeto, che solo nel 1918 fossero stati costruiti, a prezzo di una tenacia che sbalordì gli alleati i quali conoscevano le nostre magagne quando entrammo in guerra, seimilaquattrocentoottantotto velivoli e che alla fine delle ostilità possedessimo un parco macchine da fare invidia a chi capiva qualcosa d'aviazione.

In definitiva, come venisse considerata l'aeronautica lo dimostra il fatto che quando il 10 ottobre 1919 il generale De Siebert, comandante superiore dell'Aviazione, propose che al Corpo degli aviatori venisse concessa la medaglia d'oro al valor militare, non ostante il parere favorevole di Diaz, la commissione per le ricompense collettive, formata dai generali Leoncini, Paolini, Montuori e Morrone e presieduta dal Duca d'Aosta, ripiegò, con un ragionamento arzigogolato e tortuoso, sulla medaglia d'argento. Forse fu una risposta stizzosa e risentita alle richieste dei piloti di rimanere in servizio a titolo di riconoscimento per il loro massiccio contributo al successo della guerra.

Gli aerei furono gettati sul mercato dei ferri vecchi a trecento lire l'uno e altrettanto o poco più si presero gli aviatori come benservito anche se avevano all'attivo tre anni di combattimenti, un brevetto di pilotaggio costato rischi, fatica e denaro dello Stato, numerose vittorie aeree e ferite mal ricucite per la smania di tornare a volare.

« Fu il nostro brutto quarto d'ora », disse un giorno Umberto Maddalena. « Un quarto d'ora che purtroppo durò alcuni anni. La folla che per noi aveva spasimato, nell'illusione ormai di aver trovato la pace perpetua voltò la schiena agli aerei e ai piloti. Eppure ci aveva chiamati 'arcangeli' e ci aveva collocati su troni di nuvole in mezzo al cielo che era stato sempre il regno delle fantasie e dei sogni. Siccome l'aeroplano era stato usato come mezzo bellico, nessuno voleva convincersi che potesse servire come mezzo civile. Per questa ragione non era difficile smobilitarci. Noi eravamo individui congenitamente *insmobilitabili* e ci pareva impossibile di smettere di volare proprio quando per i voli ci avevano tappezzati di medaglie e ci guardavano come gente venuta da altri pianeti... »

Dagli altri Paesi, in special modo dalla Francia, dall'Inghilterra e dalla vinta Germania veniva la dimostrazione di quanto fossero assurde le idee che avevano messo radici in Italia, ma nessun esempio e nessun dato di fatto riuscì a fare entrare un barlume di senno nella testa di chi voleva a tutti i costi sbarazzarsi dell'Aviazione.

Anche se qualche profeta come Giulio Douhet aveva detto che l'aereo era un mezzo magnificamente adatto

all'anima italiana, la gente d'allora rimaneva sorda alle previsioni che si spingevano al di là dell'orizzonte di casa e sembravano troppo legate al crudo ricordo degli anni di guerra.

È una mentalità che, per quanto retriva, non va attribuita soltanto agli uomini di ieri ancora poco avvezzi ai prodigi della scienza; è una maniera di pensare di sempre, giustificata da una reazione di carattere psicologico, determinata dal riaffiorare di paure e di incubi passati.

Smobilitare significò distruggere. Sciolti i quadri, il parco aeroplani si ridusse a poche decine di velivoli i quali vennero accatastati in fondo agli *hangars*, trasformati a loro volta in magazzini di sgombro.

Dal 1919 al 1920, allorché D'Annunzio in segno di protesta se ne andò a Fiume, per misura precauzionale le autorità militari sospesero i voli. I magneti dei motori, per evitare tentazioni, vennero smontati e rinchiusi nelle casseforti dei Comandi, ma ciò nonostante, ci furono fughe preparate e realizzate come romanzi.

I primi che arrivarono a Fiume con il loro idrovolante furono Eugenio Casagrande e Federico Guazzetti i quali costituirono il nucleo dell'Aviazione fiumana. Il gesto dei due aviatori era in un certo senso una sfida al governo e un atto di ribellione che trovava eco profonda nell'animo di quasi tutti i piloti, dotati di carattere generoso e ardito, assetati di grandi imprese. Chi non poté partire con l'aeroplano, mise l'uniforme in valigia e se ne andò con il treno.

Da Fiume, di tanto in tanto, venivano preparati colpi di mano sui campi vicini per impadronirsi di macchine e per facilitare altre fughe.

Un giorno, un idro «ribelle», pilotato dal sottotenente di vascello Alberto Briganti, con a bordo i tenenti piloti Granzarolo e Carmignani, scese sul canale di Grado. I tre aviatori avevano ideato un'azione sul tipo di quelle compiute da Casagrande durante la battaglia del Piave, per trafugare due aerei che si trovavano sul campo « Aiello » della città di Aquileia.

Il piccolo idrovolante ammarò all'imbrunire e se ne andò all'approdo verso l'argine sul quale stavano accampati alcuni soldati che, ignari di quanto accadeva a Fiume, visti i tre ufficiali, si offrirono di fare la guardia al velivolo.

Appena buio, gli aviatori si misero in strada diretti al campo dove c'era in servizio uno dei sette del volo di Vienna, il tenente Sarti, di cui erano sicuri di avere la complicità. La notte era calda. Nel cielo solitario, la luna sembrava una pennellata di bianco. L'aria calma era piena di rumori estivi.

Briganti, Carmignani e Granzarolo camminavano in fila, rasente alle siepi. A metà strada, sentirono delle voci. Si fermarono e trattennero il fiato. Le voci venivano da un cespuglio. Erano un uomo e una donna.

Lei diceva: « Stai fermo con le mani. Ho sentito dei passi... »

E lui: « Niente paura, sono soldati che tornano... »

Nessuno dei due fiatò più.

In fondo al viottolo spuntò un furgone militare che veniva avanti con i fanali accesi. I tre ufficiali lo fermarono e montarono a bordo.

« Conosci il tenente Sarti? » domandò uno dei tre.

L'autista annuì con la testa.

« Digli che c'è Briganti e che l'aspetto fuori... »

Era mezzanotte passata. Al campo non c'era segno di vita. L'*hangar* era chiuso; sulla porta era cresciuta l'erba.

Sarti arrivò come un'ombra. Fece segno ai tre di entrare. In cucina, al lume di una candela, fu preparato il piano di fuga. Con l'aiuto di un motorista lavorarono fino all'alba attorno ai due *SVA* il cui ultimo volo risaliva forse alle giornate dell'armistizio. Nel frattempo, con un carretto di contadini, Briganti era tornato al canale e aspettava la luce per decollare.

Quando uscì il sole, si spalancarono le porte dell'*hangar* e gli aerei sprizzarono fuori come saette sotto il naso del comandante che rimase a guardarli sbalordito.

Mentre in Italia si discuteva di politica fino all'esaurimento e la Direzione generale dell'Aeronautica, creata nel mese di giugno del 1919 con lo scopo di organizzare qualche servizio aereo civile, spendeva il suo unico anno di vita a preparare programmi che rimasero sempre sulla carta, negli altri Paesi, come già era accaduto all'epoca dei pionieri, il volo richiamava l'attenzione dei governi e delle grandi industrie che vedevano nell'aeroplano un mezzo di rapido e sicuro progresso.

In Francia, per esempio, sul ceppo dell'aeronautica militare, che del resto anche dopo la guerra era rimasta

ben viva, erano sorte ventidue compagnie aeree le quali gestivano linee interne e internazionali per un totale di cinquemilasettecento chilometri. La Germania aveva quindici linee passeggeri che coprivano rotte di settemila chilometri; il Belgio volava per duemilaottocentonovantacinque chilometri, l'Olanda per duemilacento, la Svezia per milleduecentosessanta e la lontanissima Cina, che a quei tempi era davvero ai confini del mondo, disponeva di servizi aerei che si snodavano lungo un tragitto di milleduecentocinquanta chilometri. In Inghilterra, fra il 1919 e il 1920, erano giunti dall'Europa duemilaventidue aeroplani e ne erano ripartiti duemilacentotrentuno. Negli Stati Uniti, dove l'aeroplano cominciava a entrare in competizione con l'automobile, esistevano numerose linee aeropostali servite da quei famosi, spericolati *bush pilots* che poi erano ex piloti di guerra, da caccia e da bombardamento, istruiti in gran parte nelle scuole italiane.

L'Italia era tornata all'anno zero dell'Aviazione e assisteva indifferente al sorgere, dovunque, di flotte aeree che si perfezionavano e si ingrandivano secondo concetti che risultarono profetici.

A Parigi era stato fatto un significativo esperimento di bombardamento aereo; un velivolo militare, da cinquemilacinquecento metri di quota, con il cinquanta per cento dei colpi aveva centrato un bersaglio delle dimensioni del Campo di Marte. La Germania, nonostante i rigidi divieti imposti dal trattato di pace, lavorava in segreto per dar vita, al momento opportuno, a una grande aviazione moderna. Nelle fabbriche tedesche che inalberavano pacifiche insegne di prodotti casalinghi nascevano i composti chimici per gli esplosivi delle bombe e un giorno, infatti, una fabbrica di soda, in apparenza tranquilla e modesta, saltò in aria mandando in frantumi un paese intero.

Gli inglesi lavoravano per trasformare Gibilterra in una potente base aerea. Ne diede notizia la rivista spagnola *Alas,* la quale, fra l'altro, pubblicò uno spaccato della fortezza che aveva gallerie e piste sotterranee in grado di ospitare decine di velivoli, di idrovolanti, di palloni frenati e di dirigibili.

A dire la verità, non ostante disinteresse governativo, non tutti in Italia erano estranei ai problemi dell'aeronautica e dei piloti; ciò che suscitava meraviglia, però,

era che le questioni dell'Aviazione, mentre venivano comprese da qualche civile, erano assolutamente ignorate dai militari.

Francesco Saverio Nitti, che nell'ambiente degli aviatori non era certo in odore di santità, fu uno dei pochi che si rese conto dell'urgenza di creare un programma aeronautico civile e militare che permettesse al Paese di conservare il vistoso patrimonio aereo, in uomini e macchine, conquistato durante gli anni di guerra.

In una sua nota scriveva: «*Se i problemi dell'Aviazione hanno il più alto interesse per i Paesi moderni, hanno per l'Italia un interesse di vita. Noi non sappiamo che cosa l'avvenire ci riserbi e quali forme di concorrenza e quali forme di lotta. Ma una cosa sappiamo ed è che l' Aviazione sarà un fattore decisivo di sviluppo e un'arma potente di difesa. L'Italia ha tutte le condizioni naturali per diventare il centro di tutto il movimento aeronautico. La materia dell'Aviazione deve essere però considerata come un problema unico. Non è possibile che i mezzi di cui disponiamo siano impiegati utilmente se manca il programma. L'Italia attende dunque chi faccia e chi imponga il programma dell'Aviazione civile e militare; un unico programma per un unico fine...* »

Nonostante queste parole che sapevano di vaticinio, chi amava il volo e sognava per l'aeronautica un grande avvenire, continuava a rodersi le mani e a mangiare fiele.

Come succede nei periodi oscuri, quando l'indifferenza ufficiale rasenta la colpa, in quegli anni definiti gli « anni neri » dell'Aviazione italiana, furono i privati che presero l'iniziativa di organizzare voli e competizioni nella speranza di « riscaldare » l'ambiente che era di ghiaccio e di richiamare l'attenzione del pubblico sull'importanza dell'aeroplano uscito ormai del periodo critico dell'adolescenza.

Nel marzo del 1919, d'accordo con il poeta nipponico Shimoi, Gabriele D'Annunzio, sulla falsariga delle crociere dei bombardieri organizzate durante il conflitto, lanciò l'idea di una « spedizione aerea pacifica » nell'Estremo Oriente con un prodigioso volo da Roma a Tokio.

Il governo, dapprima reticente, finì per piegarsi all'insistenza del Poeta; gli mise a disposizione alcune squadriglie e lungo la rotta, che era una fantastica ga-

loppata attraverso mari, montagne, praterie, steppe e deserti, creò una serie di depositi di materiale e carburante allo scopo di facilitare l'impresa. Al viaggio dovevano partecipare undici aerei, quattro *Caproni* e sette *SVA*, pilotati per la maggior parte da assi di guerra e da aviatori che avevano partecipato all'impresa di Vienna. La vicenda fiumana distolse D'Annunzio dal suo progetto, ma il *raid* ebbe luogo lo stesso, varato alla bell'e meglio non già come volo di massa, ma come una serie di tentativi singoli che purtroppo fallirono quasi tutti.

Nel frattempo, venne mandata in Argentina una missione aeronautica militare per fare propaganda e per « stringere sempre più i rapporti di amicizia e di simpatia che già legavano l'Italia a quella terra d'oltre Oceano dove tanti italiani avevano trovato una seconda Patria ». Della missione facevano parte Antonio Locatelli e Luigi De Riseis.

Il 2 luglio 1919, partito da Buenos Aires con il suo *SVA* residuato di guerra, rimesso in sesto alla meno peggio, Locatelli tentò il volo fino al Cile con il proposito di scavalcare le Ande le quali, per la loro altezza, conservavano intatto il mistero e l'attrattiva dei monti inesplorati.

Due mesi prima del nostro aviatore aveva tentato lo stesso *raid* il pilota argentino Matienzo, ma la sua caduta in uno dei punti più desolati della Cordigliera aveva confermato l'inviolabilità della zona e rinverdito una leggenda che i montanari andini, pieni di superstizioni, raccontavano con un misto di paura e di rispetto religioso. Era la storia di un certo tenente Bello che con il suo fragile aeroplano provò a sfidare le Ande dall'aria e sparì durante il volo come se la sua macchina prodigiosa si fosse polverizzata nel cielo. Altri, che considerando Bello una specie di angelo non volevano credere alla sua morte, dicevano che l'aviatore era disceso in una valle più bella del Paradiso terrestre, resa inaccessibile da un'ardua muraglia di rocce.

Nonostante la favolosa storia di Bello e la tragedia di Matienzo, Locatelli partì per il suo tentativo, ma a causa di un furibondo uragano, dopo sette ore e dieci minuti di viaggio, fu costretto a rientrare a Mendoza. Non si diede per vinto. Ripartì il 30 luglio e, dopo aver superato la Cordigliera a seimilacinquecento metri di quota, atterrò a Viña del Mar, nei pressi di Valparaiso.

Sei giorni dopo, compì il volo di ritorno lungo la rotta Santiago-Buenos Aires-El Palomar, sorvolando di nuovo le Ande e gettando una corona di fiori e una pergamena, con la firma delle donne italiane di Mendoza, nel punto dov'era caduto lo sfortunato Matienzo.

La traversata di millecinquecento chilometri venne compiuta in sette ore e trenta minuti con un volo che in gran parte si svolse in una zona di cielo rarefatto, abitata soltanto dai condor.

Locatelli raccontò che all'arrivo, sborniato di desolazione e di silenzio, le case di El Palomar gli fecero l'effetto della città biblica di Erivan in Armenia, battezzata così perché secondo la tradizione fu la prima avvistata da Noè dopo il diluvio.

L'aria limpida e trasparente faceva l'effetto di una voragine; i monti brulli, pieni di ombre azzurre, con le cime bianche di neve, venivano su dalla terra minacciosi come onde di un mare in tempesta.

Dal canto suo, con un idrovolante *M 7*, De Riseis, l'altro aviatore della missione, decollò il 9 agosto da Rio Lujan, poco distante dalla capitale argentina, e seguendo il corso del Rio de La Plata raggiunse Asunción da dove ripartì il giorno 13 per ripetere il cammino inverso.

In Italia, intanto, fra l'indifferenza generale, veniva preparato, in edizione corretta e naturalmente meno spettacolare di come l'aveva concepito D'Annunzio, il *raid* Roma-Tokio.

Fu in quella circostanza che negli ambienti aeronautici si cominciò a parlare, con un certo rispetto, di un giovane pilota veneto uscito da una famiglia di aviatori, che sul finire della guerra aveva fatto parte della famosa squadriglia Baracca. Si trattava di Arturo Ferrarin.

Come tanti altri volatori, in quel dopoguerra senza avvenire, Ferrarin si spostava da un paese all'altro dove in occasione di fiere, di mostre e di esposizioni internazionali si esibiva in voli che ricordavano le « sagre aeree » dei pionieri dell'aria. A quel tempo, s'erano dati convegno ad Amsterdam per un « saggio » d'acrobazia i più bei nomi dell'aeronautica mondiale. C'erano l'asso della Marina inglese Draper, Cockerill che fece il *raid* Londra-Città del Capo, e quella specie di folletto di Hincheliff il

quale, dopo aver lasciato un occhio in guerra, andò a rimetterci la pelle in pieno Oceano mentre, con una compagna di viaggio, tentava la transvolata dall'Inghilterra all'America del Nord.

I piloti riuniti ad Amsterdam avevano l'incarico di far propaganda ai velivoli che montavano partecipando a gare che per la loro arditezza mandavano in visibilio il pubblico della fiera. Le competizioni più impegnative erano naturalmente quelle di acrobazia nelle quali faceva spicco il francese Fronval il quale si serviva di un velivolo costruito apposta, veloce, resistente e assai maneggevole. Con le sue capriole, con le sue picchiate e con i suoi giri della morte, Fronval strappava applausi a scena aperta e su tutte le « piazze » faceva la parte del mattatore.

Il sogno di Ferrarin era di battersi con l'acrobata francese anche se il suo aeroplano era un vecchio « ferro » di guerra, un po' spolmonato e pieno di acciacchi, con ancora a bordo le mitragliatrici.

La giuria aveva classificato Ferrarin e Fronval alla pari, ma Ferrarin non era contento del verdetto di parità.

Per decidere chi fosse il migliore dei due, venne organizzata una gara notturna ma Fronval, fra la meraviglia di tutti, rifiutò la sfida.

Per la verità, anche il pilota italiano ebbe ordine di non volare col buio date le condizioni tutt'altro che « floride » del suo *Balilla*, ma gli organizzatori della fiera che per ragioni di cassetta non volevano rinunciare allo spettacolo delle acrobazie notturne, trovarono il sistema per eludere il controllo dei tecnici. Ferrarin non domandava di meglio.

Tutti i concorrenti alla manifestazione aerea vennero invitati ufficialmente a visitare la scuola di pilotaggio di Zoostenberg e così, mentre i piloti erano lontani da Amsterdam, il comitato organizzatore della Fiera annunciò che in serata l'asso Arturo Ferrarin si sarebbe esibito in voli da brivido.

Ferrarin, che aveva accettato con entusiasmo la proposta e non vedeva l'ora di sfoggiare davanti al pubblico olandese il migliore repertorio delle sue stravaganze aviatorie, con un pretesto partì da Zoostenberg verso l'imbrunire e comparve nel cielo di Amsterdam con tre lampade rosse e tre verdi sulle ali per farsi riconoscere. Una

folla enorme era accorsa nel recinto dell'Esposizione. Numerosi riflettori illuminavano il cielo come la pista di un circo. Inquadrato dalle fotoelettriche, per circa un'ora il pilota italiano si abbandonò a ogni sorta di piroette puntando di tanto in tanto il velivolo sugli spettatori che, trattenendo il fiato, se lo vedevano piombare addosso come un falco. Quando l'acrobata scese, la gente ruppe gli steccati e gli corse incontro per portarlo in trionfo.

Quella sera la fama di Fronval ebbe un brutto scossone e Ferrarin entrò ad ali spiegate nel gruppo degli assi internazionali.

A Parigi, dove era ospite del colonnello Piccio, il buon Arturo seppe del volo Roma-Tokio ideato da D'Annunzio e della presenza in Francia del tenente Bilisco, incaricato di acquistare le carte per il *raid*.

« Dissi a Piccio », raccontò Ferrarin, « che avrei partecipato volentieri alla crociera e che ero molto avvilito di andare in congedo e di lasciare l'Aeronautica. Piccio capì il mio stato d'animo e per aiutarmi mi diede una lettera indirizzata al Direttore generale dell'Aviazione, colonnello Berliri. Partii da Parigi pieno di speranze, ma dopo i primi contatti mi accorsi che Berliri aveva poca fiducia di me.

« 'Vuoi dare una prova della tua serietà?' mi domandò.

« Risposi che ero pronto a dare tutte le prove che voleva.

« 'Me ne basta una', ribatté. 'Devi partire entro una settimana.'

« Era una pazzia ma accettai lo stesso. Dissi però che volevo scegliermi un buon compagno di viaggio. Avevo già pensato a Masiero. Con lui andai a Torino a ritirare due *A.5* costruiti appositamente dall'*Ansaldo* per il *raid*. Mi bastò volare da Torino a Roma per rendermi conto che gli aerei non andavano bene. Lo dissi a Berliri il quale a bocca storta mi autorizzò a sostituirli con due *SVA* fabbricati per Locatelli e per mio cugino Francesco che avrebbero dovuto partecipare al volo insieme con D'Annunzio.

« Con Masiero studiammo la rotta su un vecchio atlante che sottraemmo al Ministero, ma che i carabinieri, con fiuto da segugi, recuperarono subito. Però, mentre io li intrattenevo, Masiero strappò i fogli che ci interessavano, così potemmo continuare lo studio della rotta.

« Masiero si prese come motorista Maretto; io, Gino Capannini. Il nostro bagaglio comprendeva due chili di zucchero, una bottiglia d'acqua di colonia, una camicia di ricambio e un paio di mutande. Allo scadere del settimo giorno eravamo pronti a partire. Un banale incidente, capitato a un amico al quale avevo prestato il mio aereo per portare in giro una donna, minacciò di mandare all'aria il volo. In atterraggio l'apparecchio si era fracassato e Berliri, al quale non avevo detto nulla, convinto della mia incapacità, mi consigliò di tornare a casa e di rinunciare al viaggio.

« A Berliri non potei dire com'erano andate le cose anche perché a quell'epoca nessuno poteva volare senza l'autorizzazione dei militari o del governo. Tutti avevano paura che gli aviatori andassero a raggiungere D'Annunzio a Fiume.

« Mi salvò mio cugino Francesco il quale mi offrì il suo aereo che teneva a Centocelle dentro un *hangar*. Era una macchina con le ali piene di buchi, i pneumatici consumati e il motore coperto di ruggine. L'aereo portava trecento litri di benzina con cui si poteva volare per otto ore. Fra l'altro aveva la tendenza a imbarcarsi a destra e Francesco, che lo sapeva, correggeva il difetto infilando la *cloche* in un anello di elastico che aveva attaccato alla fusoliera, sulla sinistra del pilota... »

Non ostante le condizioni dell'aeroplano niente affatto incoraggianti, Ferrarin non si perdette d'animo. Tappò a uno a uno i buchi sulle ali, cambiò le gomme, sostituì gli elastici del carrello, mise un motore nuovo e, alla bell'e meglio, attenuò la tendenza del velivolo a sbandare.

La partenza avvenne il 14 febbraio 1920.

Al campo, a salutare il pilota, c'erano soltanto i suoi due fratelli, la madre del motorista e l'ambasciatore del Giappone con alcuni funzionari dell'Ambasciata e due ufficiali di Marina i quali avevano portato un cesto con dentro alcune bottiglie di *champagne*.

Masiero aveva indosso un impermeabile comperato a Parigi e un paio di stivali tolti a un pilota austriaco abbattuto durante la guerra. Al collo portava un fazzoletto di seta che gli era stato regalato da una donna con la promessa di restituirlo alla fine del volo. Il *foulard* era impregnato di un profumo così violento che dava le vertigini.

Da Roma, i due aviatori puntarono su Salonicco.

Appena partiti, nella Capitale corse voce che anziché in Giappone erano andati a Fiume dove li aspettava D'Annunzio.

Un mese prima, sempre diretti a Tokio, si erano messi in viaggio altri piloti a bordo di un *Caproni,* ma giunti in Asia Minore erano stati costretti a interrompere il *raid* perché l'aereo si era incendiato.

Il volo di Ferrarin e di Masiero fu caratterizzato da una serie d'avventure che sovente misero a repentaglio la vita dei due aviatori.

A Smirne, dove atterrarono su un ippodromo dopo aver girato a lungo sulla città alla ricerca di un campo e di una pista, Ferrarin e Masiero trovarono altri due piloti che tentavano lo stesso *raid;* erano Origgi e Negrini i quali, poco favoriti dalla fortuna, arrivati a Konia furono fatti prigionieri da un gruppo di ribelli che gli bruciarono l'apparecchio.

Sia Ferrarin che Masiero volavano, diciamo così, a naso, senza alcuna assistenza tecnica, senza radio, studiando e decifrando il tempo dalle nuvole poiché l'uso dei bollettini meteorologici non era ancora stato introdotto.

Il passaggio dalle fredde temperature dell'Anatolia ai caldi torridi del deserto mise a dura prova la resistenza delle macchine, stagionate e piene di reumatismi.

A quei tempi, tutto l'Oriente era una vampa di ribellioni e di guerre. Spesso dalle colline morte della steppa, piene di ruderi tignosi, partivano schioppettate che si sfiocchettavano intorno agli aerei.

A Bagdad, Ferrarin non poté scendere sul campo inglese perché essendo domenica c'era una partita di *football.* Passò e ripassò sulla folla che, poco avvezza agli aeroplani, se ne stava con il naso all'aria a vedere le sue evoluzioni. Finalmente s'aprì un corridoio e sfiorando le teste con il bordo delle ali riuscì ad atterrare.

A Bassora l'ospitarono nel campo britannico e gli diedero la stanza del comandante che era assente. Durante la notte, però, fu svegliato di soprassalto da un uomo che urlava e lo minacciava con la pistola in mano. Il comandante, tornato all'improvviso, vista occupata la propria camera, aveva creduto a un agguato e, siccome i tempi erano poco sicuri, anziché fare chiacchiere aveva sfoderato il revolver.

Per fortuna non successe nulla e l'equivoco fu subito chiarito.

Masiero s'era intanto staccato e, senza più notizie del compagno, proseguiva il viaggio per conto suo.

Ormai gli aviatori erano entrati nella zona dei monsoni; da terra s'alzavano bollenti tormente di sabbia che ricadevano sui velivoli a guisa di pioggia secca.

A Ciaubar, perduta di vista la linea telegrafica che gli serviva di riferimento e accecato dalla polvere che saliva fino a duemila metri, Ferrarin decise di scendere e di aspettare il bel tempo. Aveva appena toccato terra che a galoppo sfrenato arrivò un cavallo. In sella, c'era una donna nuda, alta quasi due metri, con un vistoso anello d'argento appeso al naso.

La donna fece cenno a Ferrarin e a Capannini di avvicinarsi poi, afferratili per il colletto, li trascinò al villaggio dove li rinchiuse dentro una casupola di fango. Evocati come tanti diavoli, spuntarono dalle dune gruppi di indigeni che vociando si misero a correre verso l'aereo. Come Dio volle i due aviatori vennero tolti dalla prigione e condotti sulla piazzetta dove s'era radunata una folla d'uomini sudici e minacciosi. Molti portavano una grossa pistola sul ventre nudo e gonfio come una palla. Uno che balbettava poche parole cristiane domandò ai malcapitati se erano inglesi.

« Italiani!... » urlava Ferrarin ma quello non capiva e caparbio ripeteva la domanda. Aveva in mano un libretto con disegnate tante bandiere. Andò verso l'aereo, sbirciò le coccarde, guardò il libro e decise che gli aviatori erano... bulgari. Cioè amici, perché loro erano amici dei tedeschi, e i bulgari e i tedeschi erano alleati.

Le minacce si tramutarono in festa e per festeggiare i piloti... alleati, gli indigeni seppellirono l'aeroplano nella sabbia. A fatica, Ferrarin e Capannini riuscirono a dissotterrarlo e a mettere in moto il motore. Ai primi scoppi gli uomini fuggirono come passeri dopo una fucilata. Approfittando del momento favorevole, il pilota decollò in una nube di polvere e si diresse a Caraci dove nel frattempo era arrivato Masiero.

A Calcutta era attesa una seconda pattuglia di aviatori comandata da Gordesco, di cui facevano parte Ranza, che era stato compagno di Baracca, Marzari, Mecozzi, Grassa, Re e Bilisco. Per ordine del governo, Ferrarin dovette aspettarli; ma dopo ventisette giorni, stanco d'attendere, si rimise in viaggio.

Bangkok l'accolse con lo scintillio delle sue cupole d'oro che nel crepuscolo sembravano candelieri accesi.

Ferrarin trascorse la notte nel letto del comandante dell'aviazione siamese protetto da una rete metallica contro i cobra. Prima che si coricasse, un soldato suonò a lungo il piffero per far uscire i serpenti che caso mai si fossero infilati nelle coperte. A Canton l'atterraggio fu movimentato; rimasti senza benzina, in mezzo a un temporale d'inferno, Ferrarin e il motorista dovettero scendere in una piazza del centro gremita di curiosi, facendo strage d'ombrelli. Lo stesso capitò a Masiero che seguiva a breve distanza.

Il problema del decollo fu risolto in un batter d'occhio. Per allargare la piazza e facilitare la partenza, le autorità locali diedero ordine di abbattere una casa.

In certe località, come Foochow, non avevano mai visto un aereo e passarono ancora quattro anni prima che ne arrivasse un altro; per la cronaca, quello dell'asso francese Pellettier Doisy.

Ciò che dava al volo di Ferrarin il carattere di prodigio era che il velivolo, il motore e il resto delle attrezzature di bordo erano di marca italiana.

A mano a mano che si avvicinava la meta, le manifestazioni in onore del pilota diventavano trionfali...

A Pechino, nel suo discorso di benvenuto, il Primo ministro cinese parlò di Marco Polo e del principe Scipione Borghese che in auto, tredici anni prima, aveva compiuto un viaggio leggendario dalla Cina fino a Parigi.

« Sono ancora gli italiani », disse il generale Sa nella sua lingua piena di pigolii e di balbettamenti, « che attraverso le vie del cielo dimostrano che in ottanta ore di volo possono congiungersi due continenti distanti dodicimila miglia uno dall'altro... »

In effetti lo scopo del *raid* era quello, capito dai cinesi ma ignorato dagli italiani i quali, dopo aver detto in principio che Ferrarin e Masiero con il pretesto del volo se ne erano andati a Fiume da D'Annunzio, saputo che erano arrivati in Giappone si domandavano il perché di tante peripezie e di tante spese senza immediato profitto.

A Tokio i due aviatori, che si erano ricongiunti a Shangai, ebbero quarantadue giorni di festeggiamenti; furono

ricevuti a corte e nel verde scenario del parco di Ibja ascoltarono un coro di ventimila studenti i quali cantarono un inno all'Italia sull'aria lenta e solenne di un canto di chiesa.

Per presentarsi davanti all'Imperatrice, giacché il Mikado era ammalato, Ferrarin, Masiero e i due motoristi dovettero fare tre giorni di prove d'inchini e di riverenze. Quando entrarono nella sala del trono rimasero abbacinati. A fianco del seggiolone sul quale sedeva la consorte dell'Imperatore-Dio c'erano sei generali nell'uniforme feudale antica, costituita di paramenti di broccato simili a quelli che portano i preti durante le funzioni solenni.

A un tratto l'Imperatrice alzò una mano e fece segno che voleva parlare. Aveva una voce che pareva un soffio.

Disse che augurava al Regno d'Italia di salire tanto in alto quanto i due aeroplani che erano giunti a Tokio per le vie celesti.

Agli aviatori offrì in regalo un album in cui erano stati raccolti i disegni dei bimbi delle scuole che a modo loro avevano interpretato l'evento del volo.

Da Roma, mentre erano ancora in corso le feste, arrivò ai piloti un telegramma del Ministero della Guerra con l'ordine di rientrare subito in Patria e di vendere l'aeroplano al miglior offerente.

Ferrarin stizzito rispose: « Il miglior offerente è il tenente Arturo Ferrarin che offre 1000 yen ».

Erano all'incirca ottomila lire italiane.

Il Governo accusò il colpo. Telegrafò: « L'aereo può essere donato al Giappone ».

Il pilota ripartì con un vapore del *Lloyd Triestino;* il motorista Capannini venne imbarcato su un battello giapponese e a titolo di premio lo Stato italiano gli pagò il biglietto in terza classe.

Uguale trattamento fu concesso a Masiero.

Il *raid* si era concluso con un volo di diciottomila chilometri compiuti in centonove ore.

Il 27 marzo 1921, a Milano, ci fu una grande adunata promossa dalla *Gazzetta dell'Aviazione.*

I partecipanti domandarono al Governo di creare un Sottosegretariato dell'Aria e di occuparsi con maggiore sensibilità dei problemi degli aviatori i quali continuavano a volare qua e là, richiamati dagli organizzatori di

esposizioni o pagati dalle case costruttrici che, a costo di pesanti sforzi finanziari, cercavano di imporre sui mercati esteri qualche macchina da adibire ai trasporti civili.

In risposta e a commento delle notizie che il francese Sadi Lecointe aveva battuto il *record* di velocità sul chilometro in linea retta detenuto dall'americano Mitchell e che il pilota statunitense Irwi, toccati gli undicimilatrecento metri di quota, si era aggiudicato il primato assoluto d'altezza, la rivista *Aerotecnica* scrisse: « *Continuano i* records *e i* raids *americani. Il volo transcontinentale dei tenenti Kelley e Macready su un monoplano* Fokker *costituisce una bella pagina nella storia del progresso aeronautico. In una nazione di nostra conoscenza* (leggi Italia) *i piloti militari migliori del mondo si rodono di non poter recare il contributo di cui sarebbero capaci se si fornissero loro i mezzi onde tentare la conquista dei* records *che sono insieme vittorie sportive e tecniche...* »

L'Ala d'Italia, fondata da Attilio Longoni, le fece eco interpretando i sentimenti che molti piloti, per pudore e per amarezza, non esternavano ad alcuno.

« *Quanti vigorosi cuori* », scrisse Longoni, « *abbandonarono l'arte del volo che non dava pane ma fiele! Quanti entusiasmi e mecenatismi e buoni propositi di progettatori sentirono mancarsi il respiro prima che la grande opera fosse soltanto avviata! Su tutto si va stendendo un velo di nebbia; i volatori, gli studiosi si disperdono. Ognuno se ne va a provvedere alle proprie necessità quotidiane. I ricordi di guerra sono motivo di nostalgia e di rimpianto...* »

A conclusione di molte polemiche e per mettere fine a molte attese, in data 24 gennaio 1923 venne creato l'Alto Commissariato per l'Aeronautica con due direzioni generali; una civile con alla testa Arturo Mercati e l'altra militare con a capo il generale Riccardo Moizo.

Mercati era un pioniere e un missionario dell'Aviazione; un uomo, e ce n'erano pochi allora come oggi, che sapeva dire « andiamo » non « andate », e che aveva preso il brevetto di pilota a 42 anni, all'età, cioè, in cui i capelli si fanno grigi e la vita, divenuta preziosa, si spende con maggiore cautela.

Mercati aveva fatto suo il detto di Chavez « in aviazione voglio fare qualcosa di utile » e per tradurlo in pratica s'era battuto fino allo spasimo appoggiando le

iniziative di coloro che non volevano e non potevano rinunciare al volo.

« Datemi una branda in un *hangar* e un aeroplano », diceva, « non chiedo altro... »

Moizo, che gli era collega per la parte militare, aveva legato il suo nome alle prime ricognizioni fotografiche con l'aeroplano, durante la guerra di Libia.

Due mesi dopo nacque la « Regia Aeronautica », arma indipendente, pari alla Marina e all'Esercito.

I motivi che indussero il Governo a compiere questo passo, sollecitato del resto da ogni parte, vennero esposti da Mussolini, al Parlamento, durante una seduta in cui le tribune di Montecitorio erano piene di ex aviatori.

Francia, America, Inghilterra, Germania, Russia, Spagna e Jugoslavia erano diventate potenze aeree. La Francia, per esempio, disponeva di milletrecentoquaranta aeroplani armati e di oltre duemila macchine di riserva. Quando fu decisa la costituzione dell'Alto Commissariato, l'Italia aveva quattromiladiciannove motori e duecentocinquanta velivoli in gran parte non utilizzabili; c'erano quattordici campi completi e sedici aeroporti da completare. Non esisteva personale né tecnico né di volo. La ricostruzione fu rapida e si svolse in un clima di particolare entusiasmo. Si ripeterono i miracoli dell'inizio del secolo quando l'Italia, entrata per ultima nelle competizioni aviatorie, in breve tempo s'affiancò e superò i maestri imponendosi all'ammirazione del mondo. Allora fu necessario preparare i piloti; ora i piloti c'erano, collaudati in guerra, ansiosi di dimostrare che anche nei voli di pace non erano secondi a nessuno. I primati che fino allora erano stati appannaggio degli aviatori stranieri, uno dopo l'altro diventarono italiani. In altre parole, si stava creando un clima che spingeva alle grandi imprese. Il primo successo del periodo « nuovo » fu il volo di cinquantacinquemila chilometri compiuto da Francesco De Pinedo con il piccolo idrovolante battezzato *Gennariello,* dato che san Gennaro era il protettore di Napoli e dei naviganti.

De Pinedo aveva progettato il viaggio verso la fine del 1924 « come reazione », disse, « alle lunghe ore d'ufficio e alla immobilità della sedia di Capo di Stato Maggiore del Comando Generale dell'Aeronautica ».

Il volo, che era di dodicimila chilometri più lungo di un giro intorno al mondo compiuto da piloti americani, doveva dimostrare che con un idrovolante solidamente costruito si poteva viaggiare come e meglio che con un bastimento, contando soltanto sulle risorse locali.

Quarantamila chilometri del tragitto si svolgevano lungo le coste, ottomila su mare aperto e settemila circa su terraferma.

De Pinedo presentò il progetto del *raid* il giorno di capodanno del 1925. L'iniziativa fu approvata, ma venne ritardata per ragioni finanziarie. Per tagliar corto e superare le lungaggini burocratiche, il pilota rilasciò una dichiarazione con la quale si addossava o trasmetteva ai suoi eredi l'intero costo del velivolo caso mai si fosse distrutto o il viaggio non avesse avuto successo. A queste condizioni, il volo venne varato.

La notizia dell'impresa suscitò critiche da parte della stampa la quale scrisse che con una macchina così vecchia e minuscola De Pinedo si accingeva a una brutta figura. La campagna scatenata dai giornali mise in allarme le autorità le quali pensarono bene di rimandare il *raid.*

Finalmente, l'11 febbraio Mussolini, che era Alto Commissario per l'Aeronautica, di sua iniziativa autorizzò il pilota a riprendere gli studi delle rotte e ad affrettare i tempi della preparazione.

Si trattava di ricercare gli specchi d'acqua adatti per gli ammaraggi, di esaminare con scrupolo la lunghezza delle tappe, di organizzare le comunicazioni e di fissare le basi di rifornimento. L'aviatore doveva fare i conti con i monsoni dell'Asia che da maggio a settembre flagellavano i Paesi dell'Estremo Oriente, con i venti dell'Australia che soffiavano impetuosi dall'estate all'autunno, con gli alisei dell'Arcipelago della Sonda e con le piogge furiose del Bengala.

De Pinedo si recò a Londra e s'accordò con la *Shell* per quanto riguardava la benzina. Durante la permanenza nella capitale britannica fece anche visita al Ministro dell'Aria inglese e all'Alto Commissario australiano il quale si mostrò particolarmente interessato al viaggio.

« Quando conta di partire? » gli domandò.

« Il primo di aprile », rispose De Pinedo.

L'altro scoppiò a ridere, convinto che si trattasse di un « grosso pesce ».

Difficoltà ne saltavano fuori ogni momento. Sul conto dei fiumi indiani si pronunciò l'addetto militare a Londra il quale mandò al ministero dell'Aria inglese una nota in cui fra l'altro diceva: « Due piloti tornati di recente dall'India mi hanno detto che a loro avviso è una pazzia tentare il volo con un idrovolante. I fiumi sono asciutti in inverno e spaventosamente gonfi in primavera di modo che solo in pochissimi punti vi si potrebbe ammarare con una certa sicurezza. In marzo e aprile si sgelano le nevi sulle montagne del nord e i corsi d'acqua diventano vasti e rapidi. Non solo, ma dove si può ammarare è difficile trovare i rifornimenti ».

De Pinedo non si scoraggiò. La mattina del 20 aprile 1925, con un cielo impregnato di pioggia e di nebbia, partì con il suo idro *Savoia S.16 Ter*, simile a quello che era in uso presso le squadriglie militari, dando principio a un'avventura aerea che nel giudizio di molti era considerata follia.

Come motorista, aveva a bordo il maresciallo Ernesto Capannelli.

Sulla prua del velivolo, oltre al nome c'era scritta una battuta della popolare canzone *Funicolì, funicolà* che diceva « Jammo, jammo 'ncoppa, jammo ja... »

Un primo guasto costrinse De Pinedo ad ammarare a Varano; in seguito dovette scendere di notte a Torre Pelosa, nei pressi di Bari, dove venne ospitato da un signorotto del paese.

« Dov'è diretto? » gli domandò l'ospite incuriosito.

« A Melbourne », rispose il pilota.

« Melbourne? Non conosco questo paese... Per caso, è vicino a Tricase?... »

« Un po' più lontano », disse ridendo l'aviatore.

E l'altro: « Non capisco bene. Sono stato sempre debole in geografia... »

De Pinedo ripartì l'indomani mattina. Sorvolò l'Egeo che era una tavola, scavalcò la Siria, varcò l'Eufrate e gli si parò davanti, vasto e spietato, il deserto.

A Bagdad c'era tutto il caldo e tutta la polvere che esistevano al mondo. Di tanto in tanto, il serbatoio dell'olio dava fastidi e Capannelli doveva fare miracoli per rattopparlo. A Chabbar, in India, dovette smontarlo e lo riparò servendosi di una padella di rame trovata nella cucina del *club* inglese che il cuoco però non voleva dargli perché diceva che quell'arnese serviva per far da mangiare e non per aggiustare le macchine del demonio.

A Karachi, dove non erano mai arrivati idrovolanti, la comparsa del *Gennariello* fece sensazione. La gente ne parlava come di un mostro.

Tempeste tropicali che scortecciavano la terra, piogge di sabbia e caldo di fornace rendevano spesso difficili i decolli che avvenivano da specchi d'acqua a temperature di bollore.

A proposito del materiale di scorta, il consiglio degli aviatori inglesi era sempre lo stesso.

« Portate dodici candele di riserva », dicevano, « uno *smoking* e niente altro... »

Prima di raggiungere l'Australia, De Pinedo sostò nell'isola olandese di Timor dove prese alloggio in un piccolo albergo tenuto da un russo. Siccome la cena fu scarsa, il proprietario si scusò dicendo che la colpa era tutta della sua povera cuoca malese.

« Stava pacificamente sbucciando le patate nel giardino », spiegò l'oste, « quando ha visto passare sulla sua testa il vostro aeroplano. Ha gettato le patate, è corsa dentro e si è messa a urlare che in cielo c'era il diavolo... Adesso la sventurata è a letto con un febbrone da cavallo. Era incinta e chi sa come andrà a finire... »

A Melbourne, il « navigatore solitario », così infatti era chiamato De Pinedo, venne accolto da centomila persone in delirio. In cinquanta giorni, con centocinquanta ore di volo, aveva percorso ventitremilacinquecento chilometri.

« Il popolo australiano », dicevano i cartelli affissi per le strade, « è felice di dare il benvenuto al primo straniero che giunge dall'Europa per le vie dell'aria. »

Prima di ripartire per il viaggio di ritorno, De Pinedo dovette compiere in aereo un'escursione in una località dell'interno abitata da tribù di Kaia Kaia la cui civiltà era rimasta all'epoca della pietra.

I Kaia Kaia, infatti, non conoscevano il ferro e lavoravano le loro piroghe con il fuoco e con utensili di sasso. Come abitudine, si divoravano fra loro e la dignità dei personaggi era determinata dal numero delle teste che avevano tagliato. Avevano i denti dipinti di nero, le facce addobbate d'anelli e qualcuno, per vezzo, portava appese al naso zanne di cinghiale. L'arrivo del velivolo fu

annunciato da un padre missionario che viveva nella tribù.

All'annuncio uno degli indigeni disse: « Cosa dici mai, Padre? Una macchina che vola? Ma è impossibile! Chi la spinge? Forse gli uccelli?... »

Il *Gennariello* era atteso in maggio; il missionario fu avvertito che l'aereo sarebbe giunto in giugno. Per assistere al grande avvenimento erano arrivati nel villaggio di Meranke migliaia di uomini, provenienti dalle località dell'interno.

Passò giugno, passò luglio, ma l'aereo non si vide. Un giorno il capo dei Kaia Kaia si presentò al missionario e con voce irritata gli disse: « I bianchi ci hanno canzonati. Eravamo bestie a credere che gli uomini possano volare come i nostri uccelli del paradiso!... »

Il sacerdote cercò di calmarlo. « Abbi fiducia. Arriverà. Pensi che io sia un bugiardo?... »

« Non lo penso », ribatté l'indigeno, « ma forse fra qualche giorno sarò costretto a crederlo... »

Finalmente, il 13 agosto, si sentì in cielo un rumore che pareva tuono, ma tuono non era perché il cielo era limpido e lucente. Gli indigeni alzarono gli occhi e videro una macchia nera che a poco a poco si ingrandiva e prendeva la forma di un uccello colossale.

Le donne che erano sulla spiaggia a raccogliere conchiglie corsero verso il villaggio urlando e agitando le braccia.

« La macchina che vola! La macchina che vola! »

I Kaia Kaia, che erano coraggiosi e spietati come tagliateste, all'annuncio delle loro donne si rifugiarono terrorizzati nella foresta.

Quando finì il rumore, uscirono con cautela dal bosco e s'avviarono verso il paese.

Dicevano: « La macchina vola come uno spirito. Avete sentito quanto fracasso ha nel ventre?... »

Videro il velivolo fermo all'ormeggio. Un negro s'avvicinò al missionario e gli disse: « Guarda Padre, prima faceva tanto fracasso e ora sta zitto. Si vede che aveva fame e adesso ha mangiato... »

De Pinedo rimase una serata fra i tagliatori di teste di Meranke i quali, a titolo d'onore, lo nominarono « Gran maiale della Nuova Guinea ».

Il viaggio di ritorno durò diciotto giorni e fu avventuroso e difficile come quello di andata. Spesso, per decollare era necessario liberarsi di ogni peso superfluo, compreso il piccolo, prezioso magazzino dei pezzi di ricambio.

Una volta, il *Gennariello* non voleva saperne di alzarsi. De Pinedo diede un'occhiata a Capannelli il quale rispose con un cenno della testa.

Cominciò l'inventario della roba da buttare.

Capannelli: « Coppia di cilindri di ricambio... »

De Pinedo: « A mare!... »

« Pompe di ricambio... »

« A mare. »

« Ingranaggi degli assi a *cammes.* »

« Idem. »

« Cuscinetti di banco. »

« Ai pesci... »

Capannelli si tirò nelle spalle.

« E noi due? » domandò.

« Purtroppo a bordo!... » ribatté De Pinedo.

Il 7 novembre 1925, alle tre del pomeriggio, il *Gennariello* scese nel Tevere all'altezza di Ponte Margherita e insieme con il suo pilota venne « inghiottito » dalla folla che faceva ressa lungo le rive del fiume.

Il 1925 fu l'anno di De Pinedo. Il 1926 fu l'anno di De Bernardi che vinse la Coppa Schneider di velocità a Hampton, nella baia di Norfolk, in Virginia, a un tiro di schioppo dalla base aerea di Langley Field che trent'anni dopo doveva diventare la scuola per i piloti che si lanciavano alla conquista dello spazio.

CAPITOLO VIII

In poco più di dieci anni, per merito della Coppa Schneider, la velocità degli aerei era passata dai timidi settantatré chilometri orari del primo vincitore, il francese Maurizio Prévost, ai trecentosettantaquattro chilometri all'ora dell'americano James Doolittle il quale, nel 1925, si era aggiudicato la sesta edizione della difficile corsa.

Il progresso aveva giustamente colpito l'immaginazione popolare che i giornali, del resto, attizzavano di continuo parlando dei velivoli che s'accingevano a disputare la gara del 1926 come di macchine rivoluzionarie, paragonabili a « proiettili » pilotati.

Come già era successo al tempo dei pionieri, nella storia del volo tornavano a mescolarsi magia e romanzo.

Gli orizzonti delle imprese aeree si erano dilatati; ormai i traguardi degli aviatori *moderni* erano così temerari che parevano sfide al destino.

In questa atmosfera d'attesa e di fantasia, la mattina del 23 ottobre 1926 arrivarono a New York, a bordo del transatlantico *Conte Rosso* i piloti, i tecnici, i meccanici e gli idrovolanti destinati a battersi a Norfolk per la settima Coppa Schneider.

C'erano De Bernardi, Bacula, Guasconi e Ferrarin.

A ricevere gli aviatori andarono al porto il Console generale d'Italia, l'Addetto aeronautico, che era il famoso comandante Silvio Scaroni, e una numerosa rappresentanza della colonia italiana.

La « carovana dell'aria », come la chiamò il *New York Times* che dedicò un lungo articolo ai piloti e alle macchine, raggiunse Norfolk in treno e si installò in un capannone della Marina, a specchio della baia di Hampton.

L'*hangar* diventò una specie di fortilizio dentro il quale, in gran segreto, venivano messi a punto i motori che costituivano la grande incognita del momento.

Sul conto dei piloti, nessun dubbio; si trattava di quattro assi, pieni di coraggio e d'esperienza.

Il giorno 3 novembre (la corsa era fissata per il 13) cominciarono gli allenamenti. Per primo volò De Bernardi con il solito stile irruente e spericolato. La prova durò soltanto cinque minuti. Un principio d'incendio costrinse l'aviatore ad ammarare in fretta e a soffocare le

fiamme che uscivano dal motore con il giacchetto di cuoio che aveva addosso.

Dopo due brevi voli d'assaggio, Ferrarin decise di « tastare » il percorso.

Le nubi erano basse e cariche di pioggia. Il temporale scoppiò nella baia mentre il pilota s'accingeva a virare intorno a uno dei piloni che segnavano il tracciato del circuito.

L'aereo fu inghiottito dalla tempesta. A terra pensarono a un disastro, ma Ferrarin, che aveva avuto il collaudo di ben altre piogge durante i voli in Oriente, riuscì ad ammarare senza incidenti.

L'indomani, sorpresi dall'abilità del nostro aviatore, i giornali scrissero che era inutile richiedere agli italiani il « saggio » di navigabilità previsto dal regolamento.

« *Aviatori americani* », dicevano i quotidiani di New York, « *preparatevi come si deve. La corsa è tutt'altro che facile. I piloti italiani sanno il fatto loro e sono gente con la quale non si può scherzare...* »

Non ostante i suggerimenti della stampa, le prove di navigabilità furono compiute. De Bernardi e Bacula le superarono con facilità, mentre Ferrarin, preso d'occhio dalla sfortuna, per un'avaria al motore dovette eseguirle in due tempi.

Gli americani partecipavano alla *Schneider* con tre aeroplani *Curtiss;* uno di millequattrocento cavalli, lo stesso che aveva vinto la Coppa l'anno prima, e gli altri due di millecinquecento.

Il primo volo di prova ad Hampton lo fece il tenente Cuddihy che girò a quattrocentodieci chilometri all'ora.

Di colpo, le speranze degli americani ripresero quota anche se nessuno sapeva con esattezza i limiti di velocità dei velivoli italiani, che erano i grandi rivali da battere.

La cosa certa, notata dai nostri tecnici, era che Cuddihy, il numero uno della squadra americana, ogni volta che scendeva dal suo idro era nervoso e contrariato. Al termine di ogni prova, la sua macchina scompariva nel-l'*hangar,* dove i meccanici della *Curtiss* le apprestavano cure lunghe e scrupolose.

Venne il giorno della corsa. Era il 13 novembre 1926.

Le rive della baia di Hampton, fino a contatto dell'acqua che era color della fiamma dell'alcool, brulicavano di folla.

L'ordine di partenza fu tirato a sorte. Alle 14.30 prese il via il nostro Bacula, lo seguì il tenente Tomlinson, poi Ferrarin, poi Cuddihy, De Bernardi e, ultimo, il tenente Shilt. Prima del via gli aviatori italiani avevano tenuto conciliabolo per decidere la condotta di gara. Bacula aveva l'incarico di volare con cautela, quasi in funzione di riserva, mentre De Bernardi e Ferrarin fin dal principio dovevano forzare l'andatura per saggiare la velocità degli avversari e in modo speciale quella di Cuddihy che disponeva del velivolo più potente.

Il maggiore Guglielmetti e il capitano Guasconi si erano appostati lungo il circuito per segnalare la posizione ai nostri piloti con lancio di razzi Verry.

Alla fine del primo giro, Bacula aveva fatto registrare una velocità di appena duecento miglia; la media cauta e modesta dell'italiano aveva indotto il pubblico a sperare in un facile successo di Cuddihy che filava invece spedito a duecentotrentadue miglia all'ora. L'urlo degli spettatori, allorché fu annunciato il tempo dell'asso americano, rimbalzò sulle colline e tornò indietro più fragoroso del rumore dei motori. La gioia, però, fu di breve durata. Alla fine del primo circuito, rasentando le teste della gente, Ferrarin virò di novanta gradi attorno al pilone e, con un guizzo da acrobata, si mise in rotta per il secondo passaggio. Velocità: miglia 234,631. La folla ammutolì.

Le sorprese non erano finite. De Bernardi diede il colpo di grazia alle speranze degli americani. Rapido come una meteora, piombò sulla baia a oltre duecentotrentanove miglia all'ora. Negli occhi di tutti rimase impressa l'immagine del velivolo che sullo sfondo del cielo faceva l'effetto di una pennellata di rosso. Al secondo giro, Cuddihy forzò l'andatura e passò davanti al traguardo a duecentoquarantun miglia orarie.

Dopo un inizio guardingo che gli era servito a controllare le possibilità dei due avversari più temibili, l'americano aveva sferrato l'attacco chiedendo al motore del suo aereo uno sforzo disperato.

Ferrarin, però, volava a duecentoquarantatré miglia e De Bernardi a duecentoquarantasette.

Appena Cuddihy accelerava di un miglio, gli italiani allungavano subito il passo di quanto bastava per tenere il rivale a distanza di rispetto. Bacula continuava la sua

corsa d'attesa pronto a dare « manetta » caso mai qualcuno dei compagni fosse stato costretto a rallentare.

Al terzo giro, quando le posizioni sembravano ormai definite, ci fu il colpo di scena. Ferrarin, che era secondo sulla scia di De Bernardi, fece un brusco dietro front e ammarò.

Chi vide la corsa, disse che la manovra del nostro campione poteva paragonarsi all'impennata di un cavallo imbizzarrito. L'aereo, infatti, cabrò brusco poi, facendo perno su un'ala, piantò il muso verso l'acqua e con i lunghi « scarponi » andò a sfiorare la superficie increspata della laguna. Il motore, senza più una goccia di olio, era crollato di schianto.

Scomparso Ferrarin, Cuddihy era balzato in seconda posizione e inseguiva De Bernardi, volando sul filo della speranza dei suoi cinquantamila connazionali che, ammutoliti, assistevano all'indiavolato carosello.

In gara, l'ordine era il seguente: De Bernardi in testa che marciava a tutta andatura; lo seguivano Cuddihy, Shilt, Bacula e in coda il tenente Tomlinson.

All'ultimo giro, il settimo, crollò anche Cuddihy per la rottura della pompa di alimentazione; via Cuddihy, la gara si risolse in un fragoroso monologo del nostro De Bernardi il quale, fino alla fine, diede spettacolo delle sue qualità di pilota e di acrobata.

Gli applausi tenuti in serbo per Cuddihy, furono tutti per De Bernardi; Shilt si guadagnò il secondo posto e Bacula fu terzo mentre Tomlinson non riuscì a staccarsi dall'ultima posizione. La media del vincitore fu di 396,600 chilometri orari e con essa De Bernardi batté il primato mondiale di velocità sui cento e sui duecento chilometri.

Il successo di Hampton richiamò l'attenzione del mondo sulle macchine e sui piloti italiani che il presidente del *National Advisory Committee for Aeronautic,* un consesso scientifico che s'occupava di studi aeronautici, definì semplicemente meravigliosi. Gli idrovolanti e i motori furono motivo d'interesse per i più noti costruttori d'America. Mister Keys, presidente della *Curtiss* che aveva fornito le tre macchine per la gara, compresa quella che l'anno prima si era aggiudicata la Coppa, inviò all'Addetto aeronautico Scaroni un telegramma che diceva: « *Il vostro è il risultato più notevole ottenuto da qualunque nazione dalla guerra in poi. Ciò che avete realizzato in un anno, in fatto di motori e di aeroplani, vi dà motivo di essere giustamente orgogliosi* ».

Loening, che aveva passato la vita a tenere a battesimo velivoli, dopo aver osservato con occhio d'intenditore il profilo leggero e sottile dell'idrovolante di De Bernardi, esclamò: « È stupendo! Metterei con entusiasmo la mia firma sotto un aereo come questo ».

Toccati nel loro orgoglio, pur manifestando subito seri propositi di rivincita e rimandando alla gara di Venezia il dialogo sulla velocità e sulla qualità degli aerei, di fronte ai fatti gli inglesi furono costretti ad ammettere che il successo italiano di Norfolk poneva, comunque, una pesante ipoteca sull'esito della prossima corsa.

La rivista *The Aeroplan,* che in fatto d'aviazione aveva la stessa tradizionale autorevolezza del *Times* nel campo della politica, s'occupò dell'avvenimento con un articolo che fra l'altro diceva: « *La gara futura sarà fra due anni, così potremo preparare i velivoli che dovevano essere pronti invece quest'anno. È opportuno ricordare che nel 1925 l'apparecchio inglese è stato battuto dall'americano per uno scarto di velocità di cinquantatré chilometri orari. Il ministro dell'Aria, l'Aero Club e altri componenti dichiararono allora che non vi era nessuna probabilità di fare in un anno progressi tali da poter entrare in gara nel 1926. Eppure gli italiani, che nel 1925 avevano macchine meno veloci di oltre cento chilometri rispetto a quella del vincitore, in soli sette mesi sono riusciti a realizzare ciò che per noi, a detta delle autorità, era impossibile compiere nel giro di un anno. I loro progressi sono davvero un miracolo!* »

La verità, che per gli esperti aeronautici inglesi era già stata abbastanza dura, diventò più amara quando, a soli quattro giorni dalla clamorosa vittoria di Norfolk, giunse notizia in Gran Bretagna, che De Bernardi, con lo stesso aereo della corsa, aveva battuto il *record* assoluto di velocità raggiungendo, su una base di tremila metri, la media sbalorditiva di 437,648 chilometri all'ora.

Sempre nel 1926, che in fatto di successi aviatorii si poteva considerare l'anno « due » dell'aeronautica italiana, c'era stato un altro avvenimento di cui l'opinione pubblica mondiale s'era interessata come di un fatto a cavallo fra fantasia e realtà. Con un dirigibile dall'ossatura

fragile e slanciata, l'aviatore Umberto Nobile aveva sorvolato il Polo Nord dopo un viaggio pieno di emozioni che, iniziato a Roma nel mese di aprile, si era concluso in maggio nelle tundre dell'Alaska.

Gli assalti all'inferno bianco o al deserto di ghiaccio come allora venivano chiamate le regioni polari, erano cominciati con il volo in pallone di André ed erano continuati, dal 1906, per oltre dieci anni con intermezzi di sciagure e di insuccessi che facevano pensare a una spietata vendetta della natura. E qualcosa di vero in questa convinzione doveva esserci, poiché la lotta fu lunga e crudele e le disgrazie furono di tale grandiosità e così misteriose da richiamare l'idea di veri e propri agguati.

Il progetto di una trasvolata polare con un dirigibile di fabbricazione italiana nacque nel 1925 ed ebbe la paternità, quasi contemporanea, dell' esploratore Roald Amundsen e del colonnello Umberto Nobile, capo dello stabilimento militare di costruzioni aeronautiche che si trovava a Roma in viale Giulio Cesare.

Il 15 luglio 1925 Amundsen telegrafò a Nobile in questi termini: « *Desidero incontrarvi per una questione importante di cui intendo conservare il segreto* ».

Un paio di mesi prima, l'esploratore norvegese aveva tentato di raggiungere la calotta polare con due idrovolanti *Dornier Wal* costruiti a Marina di Pisa.

L'impresa era fallita ed ecco perché Amundsen aveva pensato di accantonare l'aereo e di ricorrere al dirigibile.

Aveva fretta, voleva partire per il Polo nella primavera del 1926 perché gli era giunta la voce che i tedeschi stavano organizzando un viaggio ai confini del mondo con uno *Zeppelin* che era sei volte più grande delle aeronavi italiane. L'Aero Club di Norvegia s'accollò le spese per l'acquisto del dirigibile; l'americano Lincoln Ellesworth, che era già stato compagno di Amundsen durante la sfortunata spedizione in aereo, promise un contributo personale di centoventimila dollari mentre il governo italiano assunse l'impegno di preparare tecnicamente il volo e di allestire una base alla Baia del Re e in altre località se fosse stato necessario per il successo dell'impresa.

La firma dell'accordo fu il primo atto di Mussolini come Ministro dell'Aeronautica.

Il 29 marzo 1926 ci fu il battesimo del dirigibile; lo chiamarono *Norge*.

La partenza, fissata per il 3 aprile, a causa delle condizioni atmosferiche avverse fu rimandata al giorno 10.

Alle 9.30 Umberto Nobile diede l'ordine di « mollare » gli ormeggi e l'aeronave prese il cielo puntando verso nord, in direzione dell'Inghilterra dove giunse dopo un volo contrastato dal vento e dalla nebbia.

Dal campo di Pulham, il *Norge* mise la prua sulla Norvegia. Oslo era in festa, ma il cielo ostentava la sua avversione al volo polare scaricando raffiche di pioggia.

« *Partimmo da Oslo* », raccontò Nobile, « *nel cuore della notte. I riflettori soffocati dalla foschia creavano uno strano inconsistente panorama di paesaggio sottomarino. Attraverso le poche schiarite, durante il viaggio, cercavamo in terra qualche punto di riferimento per completare i dati della rotta. Spesso, però, la terra era del medesimo colore delle nubi. Riconoscemmo la Finlandia dalle tinte sgargianti di una cassetta postale. Volavamo lentamente, sempre in lotta col vento che soffiava ruvido e impetuoso. Per essere sicuri che eravamo sul territorio finlandese, decidemmo di lanciare un messaggio a un gruppo di contadini che col naso all'aria seguivano il nostro volo. Scrivemmo un biglietto che lanciammo dal dirigibile legato a un peso. Diceva*: 'Che Paese è questo? Se è la Finlandia alzate le braccia'. »

« *Non arrivò alcuna risposta. Era tanta la curiosità che i contadini non s'accorsero del messaggio.*

« *Giunti sulla verticale di una chiesa si prospettò lo stesso interrogativo. Siamo in Russia? Olomkin disse che a giudicare dall'architettura del campanile era convinto che fosse la Russia. Io avevo qualche dubbio e siccome al di là della chiesa c'era una stazione ferroviaria mi abbassai fino a rasentare il tetto dell'edificio per leggere il nome del paese scritto sulla facciata. Era Walga, un villaggio al confine fra l'Estonia e la Lituania.* »

Alla Baia del Re, intanto, si era scatenata una tempesta di neve che aveva costretto i tecnici e gli operai a sospendere i lavori per l'allestimento della base. Amundsen era del parere di rimandare la traversata polare all'estate mentre Nobile insisteva perché il programma della spedizione non venisse mutato. Fra l'altro, l'aumento della temperatura avrebbe impedito di caricare i scimilacinquecento chilogrammi di benzina necessari per il sorvolo del Polo. Fu accettata la decisione di Nobile.

Sul mare di Barents, coagulato dal ghiaccio, cominciò la neve e in vista dello Spitzbergen calò un fitto nebbione. Sulla Kingsbay, però, per uno di quei miracoli che succedono soltanto nelle zone polari, il cielo era chiaro e splendente; l'orizzonte, invece, si manteneva fosco e confuso. Sul bianco della steppa di ghiaccio spiccava la macchia nera dell'*hangar,* adagiata su un'ombra fredda e azzurra come l'ombra delle rocce. Alla Baia del Re, ad aspettare Nobile c'erano Amundsen ed Ellesworth per i quali il viaggio cominciava allora. Per conto suo, con una nave, la *Chantier,* e un aereo *Fokker* era arrivato anche Byrd il quale tentava lo stesso viaggio. Amundsen era convinto che a causa della molta neve caduta in quei giorni l'esploratore americano sarebbe stato costretto a ritardare di almeno un mese il tentativo. Lo stesso pensava Larsen. Improvvisamente, invece, nella notte fra l'8 e il 9 maggio Byrd partì insieme con Bennet e rientrò dopo un volo di quindici ore e mezzo. Fu l'ultima sua spedizione nelle regioni artiche; dopo qualche anno si trasferì nell'Antartide.

Il *Norge* salpò dalla Kingsbay per l'ultima tappa alle 9.50 dell'11 maggio 1926. La cabina dell'aeronave somigliava a una di quelle baracche che esistevano nel Grande Nord all'epoca delle cacce. Era piena di pellicce, di viveri in scatola, di tende, di sci, di slitte, di pezzi di ricambio e di fucili; c'era anche un'elica di scorta.

Il *pack,* come i deserti di sabbia, si difendeva con la monotonia e la distanza. Sul pavimento polare c'erano tutte le stravaganze provocate dall'acqua e dal vento.

Da principio l'aeronave tenne una quota di quattrocentocinquanta metri e una velocità di crociera di ottanta chilometri all'ora. Di tanto in tanto, Alessandrini s'arrampicava sul dorso del dirigibile per controllare che non ci fossero incrostazioni di ghiaccio e che le valvole funzionassero normalmente.

« *In seguito* », raccontò Nobile, « *scendemmo a duecento metri nella speranza di procedere più spediti poiché in quota la violenza del vento aveva fatto calare la velocità di circa dieci chilometri. In vista del Polo si fermò un motore. Il ghiaccio, provocato dal vapor d'acqua dei serbatoi, aveva ostruito un tubo della benzina. All'improvviso scomparve il sereno, tornarono la nebbia e la neve che sono la veste abituale delle regioni polari.*

Per il dirigibile cominciò anche il tormento delle croste di ghiaccio che si formavano sulle parti metalliche esterne. Salimmo a seicentocinquanta metri poi a novecentocinquanta; valicammo la barriera della nebbia. Verso le dieci di sera l'atmosfera si rischiarò. C'era un color grigio perla che somigliava al chiarore di un'alba stentata. Alla soglia del Polo chiamai Alessandrini e gli dissi di preparare la bandiera. All'una e trenta giungemmo sul tetto del mondo. Rallentai l'andatura, diminuii la quota poi, per vincere l'emozione, cercai il diario di bordo e in fretta scrissi un appunto: '12 maggio 1926. Ore 1.30. Piantata al Polo Nord la bandiera italiana!' Per la verità le bandiere erano tre; l'italiana, la norvegese e l'americana. Mentre eravamo in rotta per l'Alaska che era la tappa conclusiva del volo polare, Alessandrini mi venne vicino e con la voce ancora eccitata mi disse: 'Comandante, fra tutte e tre la nostra bandiera era la più bella...' »

Nel mese di novembre del 1926 venne nominato Sottosegretario per l'Aeronautica Italo Balbo il quale, per essere all'altezza del compito, come prima cosa decise di prendere il brevetto di pilota.

L'idea fissa di Balbo era che in Italia si doveva creare un'Aviazione capace di sostenere il confronto con quelle dei Paesi che venivano considerati all'avanguardia del volo. Fra questi c'erano naturalmente la Francia, l'America e l'Inghilterra che detenevano gran parte dei *records.*

L'Italia aveva perduto molto tempo prezioso e per riguadagnarlo doveva bruciare le tappe. In metà tempo doveva fare, perciò, il doppio degli altri.

« Prima di tutto », diceva spesso Balbo ai suoi collaboratori, « bisogna formare una coscienza aviatoria in questo nostro Paese dove gli aeroplani sono ancora macchine misteriose e ostili. Bisogna che l'idea dell'aereo entri nella testa dei giovani. »

A poco a poco questa « coscienza aeronautica » si diffuse; i giovani che domandavano di entrare all'Accademia di Caserta erano sempre più numerosi e gli aviatori, anche se freschi di tradizioni, cominciavano a contendere ai marinai quel prestigio d'Arma che la Marina difendeva a denti stretti.

Ciò non ostante, e per naturale mancanza di quadri dato che l'opera di ricostruzione era appena agli inizi, l'Aviazione puntava ancora, come in passato, sugli assi i

quali, con le loro imprese isolate, davano fosforescenza alla specialità.

De Bernardi, Nobile e De Pinedo erano i « solisti » del momento che s'affiancavano degnamente ai numerosi piloti stranieri lanciati ormai alla conquista dell'Oceano Atlantico, l'altra barriera che insieme con il Polo Nord pareva innalzata dalla natura per contrastare le audacie dell'uomo.

Fin dal 1913, infatti, un giornale inglese, il *Daily Mail*, aveva messo a disposizione la somma di centocinquantamila lire per l'aviatore che fosse riuscito a superare l'Oceano dagli Stati Uniti all'Europa o viceversa. Più di recente l'offerta era stata rinnovata da un ricco albergatore di New York, un certo Raimondo Orteg, il quale depositando i venticinquemila dollari messi in palio per la transvolata disse: « Avrei potuto offrire anche il doppio, tanto il pazzo che farà un volo del genere non è ancora nato!... »

Il 1927 cominciò con De Pinedo alla ribalta per la seconda volta. Dopo il *raid* di cinquantacinquemila chilometri compiuto con il minuscolo *Gennariello*, il navigatore solitaro progettò un nuovo viaggio lungo rotte non ancora battute dall'aereo.

Il volo, studiato da De Pinedo con lo scrupolo e la minuzia che gli erano abituali, era all'incirca di centoventimila chilometri e comprendeva, nei disegni iniziali, le traversate del Nord Atlantico, dell'Oceano Indiano e del Sud Pacifico. In altre parole, tre oceani e cinque continenti.

La prima difficoltà fu il velivolo; a De Pinedo occorreva un idrovolante che avesse un'autonomia di almeno tremilacinquecento chilometri e a quell'epoca, purtroppo, una macchina del genere non esisteva ancora. Fu necessario, allora, ripiegare su un progetto meno vasto per adattare la crociera alle possibilità dell'aereo.

Nell'agosto del 1926, il pilota ne parlò con Mussolini e d'accordo decisero di limitare il viaggio alla doppia traversata dell'Atlantico e a una visita capillare alle numerose colonie italiane esistenti nelle due Americhe.

L'idrovolante prescelto fu il *Savoia Marchetti S 55*, un aereo di forma assolutamente nuova, destinato a far parlare di sé per la sua robustezza e per la sua eccezionale stabilità.

L'*S 55* era stato progettato fin dal 1922 come idro d'alto mare, lancia siluri, e aveva compiuto il primo volo l'anno seguente. La sua architettura inusitata fu definita addirittura stramba; i buongustai dell'estetica aviatoria insorsero contro l'aereo e contro l'ingegnere Marchetti che l'aveva ideato per via della fusoliera che non arrivava fino alla coda come negli uccelli e perché il motore era in « aria » e non racchiuso nel petto come voleva la tradizione. Il velivolo morì e rinacque nel 1926.

Il 30 gennaio 1927, a Sesto Calende, nei cantieri dove vennero costruiti i più famosi idrovolanti del mondo, ci fu la cerimonia del battesimo della macchina destinata a De Pinedo. In omaggio a Cristoforo Colombo, dato il tragitto della crociera, fu chiamata *Santa Maria*.

Carlo del Prete, in qualità di secondo pilota, e Vitale Zacchetti, come motorista, completavano l'equipaggio.

Prima della partenza, da ogni località d'Italia arrivarono a casa di De Pinedo amuleti di tutti i generi; corni rossi di corallo, piccoli gobbi, medagliette con il numero tredici, ritratti di San Gennaro protettore dei naviganti e ferri di cavallo; tanti ferri di cavallo, disse l'aviatore, che ce n'era abbastanza per ferrare uno squadrone di cavalleria.

L'8 febbraio 1927, alle undici del mattino, il *Santa Maria* si trasferì da Sesto Calende a Elmas dato che la partenza ufficiale doveva avvenire dalla Sardegna.

Il 13 mattina, che era domenica, il *Santa Maria* lasciò le coste italiane e puntò su Gibilterra dove trovò pioggia e vento. Sulle coste del Marocco, invece, mentre volava diretto a Kenitra, incontrò le solite tempeste di sabbia rossa che trasformavano il cielo in braciere. Tappa a Villa Cisneros e rifornimento. De Pinedo fu ospite in un fortino che pareva costruito su misura per un drappello di Legione Straniera. Accanto al forte c'erano due velivoli incappottati.

« E quelli? », domandò De Pinedo incuriosito.

« Sono della compagnia *Latecoere* che vola fino a Dakar », gli risposero. « Sono l'unico legame con il mondo civile. Giorni fa erano tre; uno, per un guasto al motore, è stato costretto a scendere. Non lo avesse mai fatto. I mori, che sono tipi poco raccomandabili, hanno pigliato il pilota e l'hanno ucciso... »

Ci fu un attimo di silenzio.

« Se dovete scendere », disse uno, « scendete in mare. È più sicuro. In terra è pericoloso. Questi dannati di mori saltano fuori dalla sabbia come sorci!... »

Erano i guai che potevano capitare a chi volava a quell'epoca e in modo particolare ai piloti che, come De Pinedo, si erano assunti il ruolo di esploratori volanti e, diciamo così, di missionari dell'aeroplano.

La partenza da Villa Cisneros per Bolama avvenne di notte, al chiaro di una limpida luna africana. Dall'alto, data la chiarezza dell'aria, si vedevano i pozzi, nel deserto, come bocche di cannone.

A Bolama, da dove doveva decollare per la traversata dell'Atlantico, il pilota trovò una temperatura di stufa. Tre tentativi di partenza a causa del calore asfissiante andarono a vuoto. L'acqua bolliva nei radiatori.

De Pinedo decise di cambiare itinerario e si trasferì a Porto Praia, nelle isole del Capo Verde, che era una località più fresca e più adatta per un decollo a pieno carico.

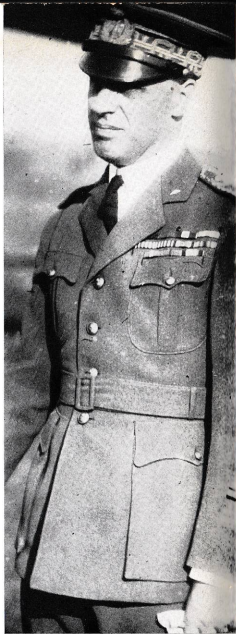
Nella notte dal 21 al 22 febbraio, il *Santa Maria* affrontò l'Atlantico. Dopo qualche ora di volo fu inghiottito dai temporali equatoriali. Il cielo era squarciato da lampi che accendevano fra le nubi luci di miracolo. I tuoni rimbombavano come spari. Porto Natal fu l'approdo dopo il lungo volo al disopra dell'oceano. Sosta a Pernambuco, la Venezia brasiliana. Una delle tante Venezie che esistono al mondo. Difatti, basta che una città abbia un paio di canali, qualche ponte e quattro case sull'acqua perché subito qualcuno la battezzi Venezia.

L'arrivo a Rio de Janeiro fu uno spettacolo indimenticabile. Pareva che anche la natura si fosse vestita a festa per ricevere l'aviatore di cui si parlava dappertutto nel mondo. La famosa baia era zeppa di barche, di rimorchiatori e di vele e risuonava delle grida della folla. De Pinedo, Del Prete e Zacchetti raggiunsero l'albergo portati a spalle, navigando su un mare di teste.

Dopo un mese dalla partenza da Elmas, il *Santa Maria* arrivò a Buenos Aires dove si ripeterono i trionfali festeggiamenti di Rio. Il viaggio riprese per l'America del Nord. Era la prima volta che un aereo straniero arrivava in volo negli Stati Uniti. La macchina era in condizioni perfette e in grado di proseguire il *raid* senza bisogno di alcuna revisione.

L'incidente sul Lago Roosevelt fu una fatalità.

Balbo, sottosegretario all'Aeronautica, e De Pinedo, a Elmas, il 12 febbraio del 1927, prima della partenza per la crociera col « Santa Maria », che avvenne l'indomani mattina alle ore 7,35.

31 maggio 1928. Aeroporto di Montecelio. Ferrarin e del Prete, prima di decollare alla conquista del record mondiale di durata.

Il generale Guidoni. Morì nel 1928 sperimentando un paracadute. Gli fu intitolata la città aeronautica sperimentale di Guidonia.

De Pinedo raccontò che quando giunse al lago e vide che l'acqua intorno al velivolo era tutta una vampa sentì il bruciore delle fiamme sulla sua carne. « *Il* Santa Maria », disse, « *era una torcia. Si udirono due scoppi poi le vampe cessarono e al posto del fuoco rimase una nube nera, galleggiante sull'acqua. Un ragazzo dopo aver attizzato la sigaretta aveva gettato nel lago il fiammifero acceso. Era stato fatto da poco il rifornimento e sull'acqua era rimasto un velo di benzina. Il giorno dopo trovammo il colpevole. Era a pescare. Si chiamava John Thomason, aveva 17 anni e faceva il barcaiolo. Il Governo degli Stati Uniti mi offrì un suo velivolo per proseguire il viaggio; rifiutai. Era un* raid *italiano e doveva concludersi con una macchina italiana. Da Roma, dove avevo telegrafato, avevano già spedito un nuovo idrovolante, gemello del* Santa Maria. »

Il volo fu ripreso l'8 maggio 1926. De Pinedo, dopo la visita al Presidente Coolidge, alla Casa Bianca, iniziò il viaggio di ritorno. Toccò New York, Boston, Filadelfia, Chicago, Montreal, Quebec e Terranova da dove, scavalcando di nuovo l'Atlantico, si mise in rotta per l'Europa.

L'ultima avventura gli capitò a trecento chilometri dalle Azzorre. Un forte vento contrario ostacolava la marcia: la velocità era caduta sensibilmente e la benzina diminuiva a vista d'occhio. La presenza di un veliero sulla rotta del velivolo, indusse De Pinedo ad ammarare e a chiedere il rimorchio fino alla costa. L'oceano era sconvolto dalla tempesta. Trascinato dal battello portoghese che era diretto alla pesca presso i banchi di Terranova, il *Santa Maria* teneva il mare come se l'acqua, anziché il cielo, fosse il suo elemento abituale. Saliva in cresta alle onde come un gabbiano poi di colpo scompariva nelle vallate fra onda e onda, come inghiottito da una voragine di spuma.

Tutti i bastimenti italiani in navigazione vennero avvertiti di recarsi nella zona dove era sceso il *Santa Maria* e nel giro di poche ore ne arrivarono due, il *Superga* e il *Clara* che rimorchiarono l'idro fino a destinazione. Il viaggio durò una settimana, contrastato dalla pioggia e dal vento. Come Dio volle, arrivarono alle Azzorre. Nonostante la lunga, insolita navigazione e il « flottaggio » a traino prima del battello portoghese e poi della nave italiana,

il velivolo riportò danni insignificanti. Soltanto gli alettoni, per il continuo sbattimento sull'acqua, si erano scardinati. L'intervento di alcuni operai specializzati, spediti a Horta via mare, permise a De Pinedo di riprendere il volo e di giungere a Ostia il 16 giugno. Attraverso quarantaquattro tappe, con duecentosettantanove ore di volo, l'idrovolante aveva percorso quarantatremilaottocento chilometri. Con il *Santa Maria* era cominciata la serie delle grandi transvolate intercontinentali, mai realizzate prima di allora.

Erano i giorni in cui francesi e americani tentavano a ripetizione l'assalto dell'Atlantico.

L'8 maggio, infatti, a bordo dell'*Uccello Bianco* erano partiti l'asso Nungesser e il navigatore Coli col proposito di traversare l'Oceano. Erano scomparsi e il mare si era tenuto il segreto di quel tragico volo. Dawis e Wooster furono anch'essi senza fortuna. Sparirono Bertrand, Kill e Paine con il loro *Old Glory;* Hamilton, Minchin e la principessa Lowenstein con il *Saint Raphael* seguiti da Redfern, Tolly e Redcalfe. L'aviatrice Ruth Elder fu salvata da un piroscafo; il tenente portoghese Sarmento de Beires s'inabissò e il capitano francese Saint Romain che era partito l'8 aprile insieme con il tenente Mounejres non diede più notizie come se la macchina e gli uomini si fossero dissolti in cielo.

La sorte fu invece favorevole a Lindbergh e al nostro De Pinedo. Imprese come quelle, però, non avevano né vinti né vincitori. Ogni volo aveva i suoi pregi; ogni gesto, anche il più sfortunato, era una mirabile dimostrazione d'ardimento.

Mentre De Pinedo concludeva la sua impresa, gli aviatori dell'alta velocità si preparavano per la settima Coppa Schneider che si doveva disputare a Venezia il 25 settembre 1927.

Per gli allenamenti erano stati scelti De Bernardi, Bacula, Ferrarin, Guasconi, Guazzetti e Borra. Alla corsa, però, dovevano partecipare soltanto tre piloti. Durante le prove, per un incidente di volo, morì Borra.

Le previsioni erano che a Venezia si sarebbe toccata la velocità di quattrocentoottanta chilometri all'ora, la più alta raggiunta dall'uomo.

L'Inghilterra scese in Italia decisa a vincere a tutti i costi e infatti risultò la sola nazione preparata con lo scrupolo e la tempestività richiesti da una prova così severa.

Le case costruttrici italiane giunsero purtroppo all'appuntamento di Venezia con notevole ritardo e il giorno della gara, nonostante la febbre degli ultimi momenti, non fu possibile fornire a De Bernardi e a Ferrarin macchine adeguate alle loro eccezionali capacità di piloti. La corsa, a causa dei motori che erano ancora sfasati, andò male. Vinse l'inglese Webster che a bordo di un *Supermarine S.5* percorse i sette giri del circuito alla media di oltre quattrocentotrentatré chilometri all'ora. De Bernardi e Ferrarin vennero eliminati quasi subito per guasti meccanici e al sesto giro, il penultimo, dovette ritirarsi anche Guazzetti.

Balbo, che era presente a Venezia, aveva un diavolo per capello. Non sapeva con chi sfogare il suo malumore. Per consolarsi, la sera della gara chiamò De Bernardi e gli disse che voleva che a tutti i costi, appena pronti i motori, tentasse di battezzare il *record* mondiale di velocità che per l'appunto apparteneva al tenente Webster, vincitore della Coppa.

Alcun mesi dopo, De Bernardi che s'era allenato con puntiglio comunicò di essere pronto per il tentativo. A Venezia s'era riunita la giuria tecnica per l'omologazione del *record.* Erano tutti esperti d'aeronautica, soci dei vari Aeroclub d'Italia. Il giorno fissato per la prova piovve a rovesci; il maltempo durò tre giorni. Finalmente uscì il sole e l'asso della velocità s'alzò in volo deciso a riportare in Italia il primato detenuto dagli inglesi.

De Bernardi era un pilota superlativo; sotto le sue mani qualsiasi macchina, anche la più nervosa, diventava docile e mansueta. Il *Macchi,* che aveva fatto le bizze durante la Coppa Schneider, viaggiò a oltre cinquecentododici chilometri orari, vale a dire settanta chilometri più veloce del *Supermarine* del tenente Webster.

In seguito a questo clamoroso successo, per coordinare l'addestramento dei velocisti e prepararli alle nuove competizioni, Italo Balbo decise di creare il Reparto d'Alta Velocità con piloti scelti, provenienti in gran parte dalla caccia. Come direttore del centro fu nominato il colonnello Mario Bernasconi e come sede fu scelta la cittadina di Desenzano sul Garda dato che a

Desenzano l'aria era di solito chiara e il lago tranquillo.

L'addestramento consisteva nell'affrontare un volo tutto particolare lungo un circuito di cinquanta chilometri, a forma di triangolo, che doveva essere percorso sette volte e comprendeva due virate a centoottanta gradi e quattordici dietrofront.

Il corso dei velocisti cominciò nell'aprile del 1928. Nessuno dei piloti superava i trent'anni e tutti dovevano avere almeno tre anni di attività di volo.

All'inizio, la Scuola ebbe venti allievi. I primi che si «laurearono » in velocità pura furono i capitani Motta e Canevari, i tenenti Monti, Cadringher e Maggi, il maresciallo Dal Molin e i sergenti maggiori Agello, Huber e Gallone.

Ognuno di essi, come prove di « laurea » percorse la base a più di cinquecento chilometri all'ora. Fu durante gli allenamenti per la Schneider del 1929 che venne adottata una virata acrobatica la quale prese il nome di « virata Desenzano ».

Da quando sorse la Scuola d'Alta Velocità, Balbo incluse il lago di Garda nell'itinerario dei suoi frequenti viaggi d'ispezione. In Aeronautica erano mutate molte cose, prima di tutto era tramontata la fase che fu definita romantica e attribuiva al volo il carattere di *exploit* sportivo senza alcun limite di disciplina. Da quando si cominciò a parlare di crociere in formazione con l'intervento di numerose squadriglie, la stella degli assi, che aveva brillato per tanti anni, iniziò fatalmente a impallidire.

A Desenzano, alla Scuola d'Alta Velocità era di casa Gabriele D'Annunzio il quale, dall'alto della collina alberata del Vittoriale, continuava a sognare voli arditi e a battere, con la fantasia, i più strani e avventurosi itinerari del cielo.

A Roma, non soddisfatto della sua prima impresa, a due anni di distanza dal volo del *Norge*, Umberto Nobile preparava una seconda spedizione polare con un dirigibile gemello del primo. L'equipaggio comprendeva sedici italiani e due stranieri, uno dei quali svedese e l'altro cecoslovacco.

Di ritorno da un viaggio in Giappone, nel 1927, Nobile durante un colloquio con Mussolini, presente Italo Balbo, aveva esposto a grandi linee il suo progetto che comprendeva, oltre alla traversata del Polo, l'esplorazione di numerose regioni ancora sconosciute.

Mussolini l'aveva ascoltato con attenzione poi, sotto l'impulso di un vago presentimento, gli aveva detto: « Forse sarebbe meglio non andare una seconda volta incontro al destino. Riconosco però l'importanza scientifica del volo. Ne riparleremo la prossima settimana... »

Non ne riparlarono più. Nobile partì e dopo un lungo viaggio di trasferimento attraverso l'Europa tormentata da bufere di pioggia, di vento e di neve arrivò alla Baia del Re che era l'anticamera di tutte le spedizioni nelle regioni glaciali.

Dalla Kingsbay, l'aeronave *Italia* raggiunse il Polo e lo sorvolò alle 0.20 del 24 maggio 1928. All'una e venti, il Comandante lanciò sul *pack* la croce donatagli da Pio XI e la bandiera nazionale.

All'atto di consegnargli la croce, il Papa aveva detto a Nobile: « Come tutte le croci naturalmente sarà pesante... »

Alla 131ª ora di volo, sulla via del ritorno, in prossimità della base, il destino si ribellò e successe la catastrofe.

Il cielo si prese l'aeronave, gli esploratori diventarono naufraghi.

CAPITOLO IX

La notizia della catastrofe del dirigibile *Italia* entrò in ogni casa come l'annuncio di una sciagura familiare.

Con l'ultimo messaggio, gli esploratori polari avevano descritto il lancio sulla calotta artica della croce donata da Pio XI e della bandiera italiana. Dopo era cominciato il silenzio che in circostanze del genere è l'avvertimento delle disgrazie. Trascorse due ore sul Polo, riuscito inutile il tentativo di discendere sui ghiacci, tartassato dal vento, il dirigibile aveva iniziato il viaggio di ritorno.

C'era foschia; un ciclone avanzava da distanze infinite, trascinandosi dietro valanghe di nubi.

Sotto sfilava un paesaggio desolato, bianco e inconsistente a perdita d'occhio. Apparve l'isola dei Danesi con un minuscolo approdo e, poco lontano dal golfo, si videro i resti dell'*hangar* che aveva ospitato il pallone di André prima del tragico volo. La vista dei tralicci suggerì a Nobile un'amara considerazione. « Gli uomini », disse, « sono spietati nei loro giudizi. Soltanto chi vince ha ragione... »

La marcia proseguiva a fatica, tanto che fu necessario ricorrere anche al terzo motore.

Trascorse cinquanta ore di navigazione dalla partenza dalla Baia del Re, quando gli orologi di bordo segnavano le dieci e l'aeronave navigava a trecento metri di quota, di colpo l'involucro cedette a poppa e il gas fuggì dalle camere provocando l'immediato appesantimento del dirigibile.

« *Navigavamo sulla stima* », racconta oggi uno dei superstiti, l'ammiraglio Mariano. « *Lo Spitzbergen era vicino; fra lo spiraglio che s'era aperto nelle nubi si vedeva il sole. Mi trovavo nel gabbiotto e stavo facendo alcuni calcoli per definire la posizione. Passai la nota a Biagi perché la comunicasse alla* Città di Milano, *ma Biagi rispose che era impossibile poiché, dato l'abbassamento dell'aeronave, era stato costretto a ritirare l'antenna. Andai verso il centro della cabina; i ghiacci ci venivano incontro a velocità folle. Mi svegliai nella neve. Con me, oltre al generale Nobile, erano stati scodellati sul* pack *tutti quelli che si trovavano nella navicella. Il*

motore poppiero, scardinato e fracassato, era a qualche decina di metri da noi. Vicino al motore c'era il cadavere di Pomella. Avevo gli occhi incollati in alto; la scena che vidi mi mozzò il fiato. Rialzatosi dopo l'urto contro i ghiacci, spinto dal vento, l'involucro filava via verso le nubi.

« *Da uno squarcio della tela, vidi Arduini aggrappato alle travature interne; aveva la faccia smarrita. Gli altri, Lago, Alessandrini, Caratti, Ciocca e Pontremoli forse dormivano ancora avvolti nei sacchi a pelo. Mezz'ora dopo il disastro, lontano, sulla linea dell'orizzonte, s'alzò una lunga colonna di fumo. La nostra situazione era disperata. L'intero equipaggiamento era rimasto sull'aeronave. Per fortuna, in seguito all'urto, erano cadute sulla banchina alcune cassette di* pemmikan, *un intruglio di carne e vegetali dal sapore dolciastro e nauseante, una pistola e una tenda bianca che, tinta a bella posta, durante le operazioni di soccorso si tramutò nella leggendaria 'tenda rossa'. La radio era in frantumi. Gli accumulatori, finiti in una fessura del ghiaccio, sciacquavano in una brodaglia di neve. Dopo un'ora, Biagi riuscì a montare la stazione, ma funzionava soltanto l'apparato ricevente. Noi eravamo muti, il mondo non sapeva più nulla della spedizione. Era la fine di maggio, cominciava l'estate polare. I viveri erano scarsi; necessariamente il razionamento diventò crudele. Decidemmo di staccare una pattuglia per cercare soccorsi. Partimmo io, Zappi e Malgreem. Nobile, come viatico, ci diede una medaglietta della Madonna. Divorati dalla febbre e dalla sete camminammo sul* pack *per settecento ore alla ricerca disperata della salvezza. Malgreem, distrutto dalla fatica, morì lungo il cammino...* »

Al primo annuncio della disgrazia, fra tutti i Paesi cominciò una generosa gara di solidarietà per portare aiuto ai naufraghi, prigionieri dei ghiacci. Fu una specie di mobilitazione volontaria d'uomini, di navi e di aerei che venne a confermare come la vita degli aviatori fosse un meraviglioso romanzo cavalleresco. Da poco era terminata una grande crociera aerea nel Mediterraneo Occidentale al comando di Italo Balbo, organizzata e diretta, per la parte tecnica, da Francesco De Pinedo.

Sessantuno idrovolanti del tipo *S 59 bis*, partiti dalla laguna d'Orbetello la mattina del 27 maggio 1928, dopo

aver toccato Elmas, Pollenza, Los Alcazares, Alfaques e Berre, presso Marsiglia, avevano fatto ritorno in Italia il 2 giugno con un volo la cui importanza era stata sottolineata dalla stampa di ogni Paese.

Era la prima volta, infatti, che un così gran numero di aeroplani prendevano il cielo e s'avventuravano lungo una rotta che per la sua estensione, duemilaottocentoquattro chilometri, e per le sue mutevoli condizioni d'ambiente, richiedeva dai piloti e dalle macchine un'addestramento e una resistenza fuori del comune.

A causa del mare agitato, gli ammaraggi a Los Alcazares furono un'autentica esibizione di maestria e di tecnica; altrettanto furono i decolli dallo stagno di Berre le cui acque dense e immobili frenavano gli aerei e quasi ne impedivano l'involo.

Lo stile della crociera, che fu il primo *raid* di massa dell'Aeronautica italiana, migliorò di tappa in tappa; a Orbetello le partenze avvennero per squadriglie; a Pollenza per gruppi; a Los Alcazares per stormi mentre a Porto Alfaques gli aerei decollarono tutti insieme secondo un ordine di manovra preciso come un calcolo matematico.

« Questa crociera », dichiarò Balbo ai giornalisti, « rivela De Pinedo sotto un aspetto nuovo non meno importante di quello già reso celebre in tutto il mondo; egli non è più soltanto un grande *recordman*, vincitore delle più ardimentose imprese aeree, ma è anche un capo di masse volanti, un generale d'Aeronautica nel più ampio significato della parola... »

A Roma, intanto, era in pieno svolgimento un volo che doveva assicurare all'Italia un nuovo primato, quello di distanza in circuito chiuso, preludio di un *raid* di settemila chilometri con inclusa una transvolata atlantica come quella di Lindbergh compiuta l'anno avanti.

Protagonisti dell'una e dell'altra impresa furono gli assi Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete.

Ferrarin meditava un simile volo fin da quando De Pinedo faceva le sue crociere intorno al mondo.

L'incontro di Ferrarin con Del Prete avvenne per l'appunto al Grand Hotel durante il banchetto ufficiale per il ritorno del *Santa Maria*. Si capirono subito e diventarono amici. In materia di viaggi aerei, Del Prete aveva le sue idee e le sue fantasie; influenzato forse dalle teorie di De

Pinedo e dal fatto che a quei tempi gli idrovolanti erano le macchine più resistenti e sicure, sognava di compiere un periplo dell'Africa con un grande idroplano. Raccontò i suoi programmi all'amico e Ferrarin, a sua volta, ne parlò con Mussolini il quale in linea di massima si dichiarò d'accordo.

Del Prete voleva usare un *Dornier Wal* con motore Isotta Fraschini, ma Ferrarin giudicava il *Dornier* una macchina troppo pesante e di scarsa autonomia. Dopo il banchetto, non si videro più.

Lindbergh, nel frattempo, aveva attraversato l'Atlantico con un volo che per le sue caratteristiche di « follia » aveva offuscato al fama di tutti i *raids* precedenti, compreso l'ultimo di De Pinedo e di Del Prete di quasi cinquantamila chilometri.

L'ambiente aeronautico era a rumore. L'ingegnere Marchetti, che fino allora aveva costruito macchine di grande prestigio, disse esplicitamente che si sentiva in grado di fabbricare un velivolo capace di emulare l'impresa dell'aviatore americano. Fu così che nacque l'idea di una nuova transvolata atlantica da realizzare a tamburo battente come risposta all'*exploit* del « pazzo volante ».

Ferrarin decise di tentare il volo per il Sud America anche perché la Camera di Commercio di San Paolo aveva offerto un premio per l'apparecchio che, munito di motore italiano, fosse riuscito a compiere in un'unica tappa il tragitto da Roma alla costa brasiliana.

Per il *raid* occorrevano, a occhio e croce, tre milioni di lire da usare per la costruzione di una pista speciale e di due velivoli; uno per le prove preliminari di durata e l'altro per la traversata dell'Oceano.

Contro il parere dei piloti, che volevano decollare in prossimità del mare per la mancanza di ostacoli naturali, la pista in pendenza venne costruita a Montecelio. Il momento critico, infatti, era quello del decollo data la pesantezza dell'apparecchio il quale doveva portare a bordo un quantitativo di carburante sufficiente per il lunghissimo volo.

La partenza fu decisa fra gennaio e febbraio perché il freddo avrebbe facilitato il « distacco » dell'aereo, ma i lavori della pista si protrassero fino ad aprile cosicché Ferrarin e Del Prete dovettero iniziare la loro impresa in condizioni di tempo sfavorevoli e non poterono raggiungere Rio de Janeiro come era nei loro progetti. Gli allenamenti furono lunghi e severi; i due piloti volavano in media dalle quattro alle sei ore al giorno, spingendosi spesso verso le Alpi a quote che variavano fra i tremila e i quattromila metri. I voli notturni erano anch'essi frequenti e avvenivano con l'aiuto di un faro d'automobile applicato sulla sinistra del carrello.

Ferrarin diceva, scherzando, che aveva acquistato la vista crepuscolare dei gatti e difatti era così abituato al buio che una sera se ne andò in aereo da Roma a Milano in frac per partecipare a una festa da ballo alla quale era stato invitato anche il Principe di Piemonte.

Il primo volo di prova, con partenza da Montecelio, avvenne il 3 aprile 1928. L'aereo, per la sua struttura tutt'altro che ortodossa, era un azzardo e una sfida alla tradizione. Aveva l'aspetto di un'ala volante. Guidoni, appena lo vide, disse che con qualche modifica alla cabina, l'aveva tozza e stretta, sarebbe potuto diventare un ottimo bombardiere a lungo raggio.

In maggio tutto era pronto per il record. I piloti aspettavano soltanto la luna. La zona scelta per il volo era compresa fra Anzio e Civitavecchia.

La partenza avvenne il 31 maggio poco dopo le cinque del mattino. L'aereo si mosse lentamente; era carico da scoppiare e tendeva a sbandare. Si staccò a cento metri dalla fine della pista. Da principio volava pesante e impacciato. Il *record* che Ferrarin e Del Prete s'accingevano a battere apparteneva agli americani Haldeman e Stinson i quali avevano volato ininterrottamente per cinquantatré ore e trentasette minuti.

« *Le prime ore* », raccontò Ferrarin dopo l'impresa, « *furono le più lunghe. Pilotavamo a turno, ma durante il riposo era impossibile dormire in cuccetta perché il rumore del motore avrebbe svegliato un morto. Per di più, accanto al lettino passavano i tubi del radiatore che bruciavano come tubi di stufa. A causa del caldo i cibi di scorta marcirono quasi subito e dentro la cabina il puzzo diventò insopportabile. Durante la notte, la rotta ci veniva indicata dai fari i quali si spegnevano non appena nel cielo del mattino si smorzavano le stelle...* »

Il volo terminò il 2 giugno, dopo cinquantotto ore, quarantatré minuti e ventisei secondi; in tutto, i due piloti avevano percorso settemilaseicentosessantasei chilo-

metri e seicentodiciassette metri alla velocità media di centotrentanove chilometri orari.

Quando scesero dall'aereo sia Ferrarin che Del Prete erano quasi sordi e avevano le gambe ripiegate come le stecche di un metro tascabile.

Neppure la conquista del primato di distanza era servita ad attenuare l'eco prodotta dalla tragica conclusione della spedizione polare di Nobile.

La ricerca dei naufraghi s'era fatta affannosa; non ostante numerosi tentativi, nessuno era riuscito a scoprire la Tenda Rossa di cui, per mancanza di notizie radio, s'ignorava la posizione. Le speranze di trovare vivi i superstiti del disastro diventavano sempre più tenui. Il Polo, con i suoi misteri impenetrabili, si era preso una tragica rivincita innalzando un muro di silenzio e di nebbia fra la zona di partenza degli aerei di soccorso, che era la Baia del Re, e la banchisa dove alcuni uomini aspettavano rassegnati di essere uccisi dal gelo. Era la morte bianca, come la chiamavano gli esploratori, già toccata ad André e a Scott. Ai voli di esplorazione e di salvataggio parteciparono naturalmente anche due velivoli italiani, uno pilotato da Umberto Maddalena e l'altro dal maggiore Pier Luigi Penzo il quale, durante il viaggio di ritorno dallo Spitzbergen, precipitò nella valle del Rodano.

Con Penzo, le vittime degli ardimentosi, accorsi alla ricerca della Tenda Rossa, salirono a sette e fra i sette ci fu anche Roald Amundsen che dopo il volo del *Norge*, pago dei successi conseguiti, aveva dichiarato conclusa la sua attività di esploratore polare.

Mette conto a questo punto citare un episodio che riguarda direttamente Italo Balbo, allora capo dell'Aviazione, e Umberto Nobile, comandante della sfortunata spedizione artica.

Non so se favorita dallo stesso Nobile, oppure messa in giro da suoi amici o sostenitori, molti anni dopo saltò fuori la voce che per motivi di gelosia Balbo avrebbe intralciato le opere di soccorso con il proposito di demolire un presunto rivale.

Una lettera di Balbo, però, in data 12 giugno 1928, indirizzata a Mussolini e il cui contenuto non fu mai pubblicato, rivela quale fosse il pensiero del Quadrumviro nei propositi della vicenda polare.

La lettera diceva: « *Caro Presidente, mi reco a Marina di Pisa per assistere agli ultimi preparativi per la partenza del* Dornier *che, salvo tuoi ordini contrari, sarebbe fissata per l'alba di domani.*

« *I piloti prescelti sono quelli dell'Aeronautica che ad unanime giudizio conoscono meglio il* Dornier *e cioè il maggiore Penzo e il tenente Crosio, ambedue in attività di servizio. Se, date le insistenti richieste di Amundsen circa il* Dornier *e considerata la necessità d'avere sempre un apparecchio in riserva credi opportuno far allestire il gemello del* Dornier *in partenza, non hai che dar l'ordine a Tedeschini che me lo trasmetterà. Questo secondo apparecchio l'ho già fatto portare per ogni evenienza a Marina di Pisa ed appartiene, come il primo, alla Aeronautica militare.*

« *Mi permetto poi di richiamare la tua attenzione sul problema della divulgazione delle notizie. In questi giorni c'è stata a Roma la ridda delle edizioni speciali che* montano *il disastro. Le persone serie approvano pienamente l'atteggiamento del Ministero e dicono che se Nobile avesse ascoltato Te e gli organi ufficiali dell'Aeronautica non ci troveremmo in questi guai: v'è invece qualche buffone che mormora che l'Aeronautica non fa abbastanza per l'opera di salvataggio.*

« *Ma che cosa potremmo fare d'altro? Lo Spitzbergen non è nel Mediterraneo!*

« *Se Tu credi che un gesto sia opportuno anche come diversivo per l'attenzione del pubblico, io sono prontissimo a sostituire il secondo pilota e a partire domattina con Penzo per la Baia del Re. Questa partenza di un membro del Governo farebbe certo molta impressione all'antifascismo estero che approfitta di tutte le occasioni per darci addosso. D'altra parte credo che la mia presenza allo Spitzbergen non sarebbe inutile. Tu hai tutti gli elementi per giudicare. Ti sarò grato se mi farai sapere qualcosa in proposito.* »

Mussolini vietò a Balbo di partire e l'aereo del povero Penzo cadde durante il viaggio di ritorno; nel disastro morirono i due piloti.

Maddalena seppe della missione che gli era stata affidata a Los Alcazares, in Spagna, dove aveva allestito una base d'appoggio per la crociera del Mediterraneo occidentale.

Con un telegramma fu invitato a raggiungere subito Milano. L'equipaggio dell'idrovolante *S.55* destinato alla ricerca dei naufraghi venne completato da Cagna in qualità di secondo pilota, dal radiotelegrafista Marsano e dal motorista Rampini.

Proprio in quei giorni era stato annunciato che la Tenda Rossa aveva stabilito un contatto radio con la nave *Città di Milano* ancorata nella Baia del Re.

Maddalena partì dall'Italia il 10 giugno 1928, ma a causa di una burrasca sulle Alpi fu costretto a rientrare a Sesto Calende. Decollò qualche ora dopo, cambiando rotta e puntando sulla Svizzera. A mano a mano che si inoltrava nel nord trovava nebbia e piovaschi che rendevano lento e difficile il volo.

Traversò la Lapponia, mai sorvolata prima di allora, navigando alla cieca in un cielo che era bianco come il latte. Il primo tentativo di raggiungere la *King's bay* andò a vuoto; la natura si era scatenata, con vento e nebbia aspettava al varco aerei e piloti e li respingeva col furore di una vendetta.

Maddalena non cedette, si rimise in volo il 18 giugno e puntò verso l'Isola degli Orsi da dove raggiunse la *Città di Milano* verso l'ora del tramonto. In quella stessa giornata era partito anche il *Latham 47* pilotato dall'asso francese Guilbaud con a bordo Roald Amundsen. L'aereo scomparve, forse si inabissò nel mare di Barents ma forse per rispetto alla leggenda di Amundsen, che fu il solo a raggiungere entrambi i Poli, se lo inghiottì il cielo per trasformarlo in uno di quei fantastici mostri alati che popolano le storie degli esquimesi del Grande Nord. Poco dopo l'arrivo di Maddalena, la radio della nave italiana captò un ennesimo, disperato appello dei naufraghi.

Durante la notte, chiara come un pomeriggio d'estate, il velivolo venne rifornito e caricato di viveri da lanciare ai sei superstiti del *pack*. Gli scafi dell'idro erano pieni di indumenti di lana, di scatole di cibo, di sigarette e di bombe fumogene; c'erano anche un battellino di gomma, alcuni fucili, valvole per la radio e la posta.

Maddalena decollò alle 5.20 del 19 giugno e puntò verso la terra di Haakon VII. L'orizzonte era una linea incandescente al di là della quale le nubi si sfioccavano come ovatta.

« *Eravamo tutti e quattro ubriachi di sonno* », raccontò Maddalena. « *Ogni tanto Cagna chiudeva gli occhi e io lo svegliavo con un colpo di gomito. Per rimanere sveglio a mia volta mi tolsi i guanti. Il tormento del freddo non dava tregua. Sotto c'era un deserto di ghiaccio arruffato e sconvolto dal vento. Bussola e cronometro erano gli strumenti che guidavano il volo. Il riflesso del sole provocava il delirio. Secondo i calcoli, dovevamo trovarci sulla verticale della Tenda Rossa ma sul* pack *non c'era traccia d'uomini né ombra di vita. Girammo per due ore sulla banchisa poi lanciammo un messaggio radio. 'Domani torneremo qui. Fatevi vivi!'*

« *Riprendemmo la strada del ritorno a bassa quota nella speranza di rintracciare Mariano, Malgreem e Zappi che camminavano faticosamente verso Capo Nord. Non vedemmo nessuno.* »

L'esplorazione durò sette ore. In serata, dalla Tenda Rossa comunicarono che avevano visto l'aereo di Maddalena a due chilometri di distanza.

Dall'Italia, intanto, era arrivato il secondo velivolo con Penzo e Crosio, inviato da Balbo.

Maddalena e Cagna ripeterono il tentativo il 20 giugno 1928.

«*O li trovo* », disse Maddalena prima del decollo, « *o non torno indietro...* »

Dopo due ore di volo, il radiotelegrafista Marsano cominciò a chiamare la Tenda Rossa.

« *Di colpo* », riferì Maddalena, « *vidi i suoi occhi illuminarsi. Gridò: 'Hanno risposto!...' Le segnalazioni giungevano chiare. Davano la posizione. Li avevamo sorvolati senza vederli, frastornati dal riverbero della neve. Finalmente dissero: 'Siete sulla nostra verticale!' Mi buttai in picchiata, dimenticando che eravamo sulla banchisa e che avevo fra le mani un grosso idrovolante. A cinquanta metri da terra un raggio di sole, riflesso da una latta, mi abbagliò. Con l'aiuto di Dio vidi la Tenda. Era una macchia rossa; un papavero in mezzo a un campo di neve. L'antenna della radio era netta e sottile come un capello. Quattro uomini, accanto alla tenda, ci salutavano agitando dei cenci. Virai per ritornare sui naufraghi, ma bastò quel piccolo spostamento per perderli di vista. Erano scomparsi come un miraggio. Li chiamammo ancora con la radio. Non risposero. Final-*

mente li sentimmo di nuovo. Passammo dodici volte sulla Tenda Rossa a quindici metri di quota e ogni volta facemmo un lancio di viveri e d'indumenti... »

La mattina del 22 giugno partirono dalla Baia del Re per un altro volo di soccorso sia Maddalena che Penzo. Le ricerche, per la verità senza troppe speranze, s'erano estese anche agli altri naufraghi ma di Lago, Pontremoli, Arduini, Caratti, Alessandrini e Ciocca che erano spariti con l'involucro del dirigibile, non si trovò traccia.

Un aviatore russo scoprì il gruppo Mariano.

Col salvataggio dei superstiti della Tenda Rossa si chiuse la pagina della tragedia artica.

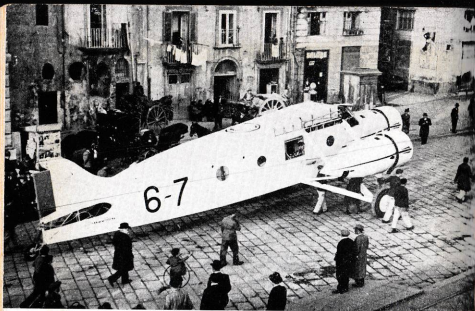
Tolto questo incidente, che fu un colpo della sorte, l'anno 1928 registrò alcuni fra i più grandi successi dell'Aeronautica italiana.

Nel 1928 l'Italia era alla testa di tutti i Paesi per la produzione di aeroplani; ne costruiva tre volte più della Francia e nove volte più dell'Inghilterra che fino al 1934 si ostinò a considerare di scarsa importanza le flotte aeree.

L'industria nazionale aveva infatti sfornato centottanta caccia terrestri, ottanta ricognitori, cento bombardieri, centocinquanta idrovolanti e un migliaio di motori della potenza media di 550 cavalli. La qualità dei nostri velivoli aveva abbassato sensibilmente le cifre degli incidenti. Nel 1927 ce n'erano stati novantasei; uno, cioè, ogni millecinquanta ore di volo. Considerando una velocità media di centosessanta chilometri all'ora, un morto ogni sessantottomilacentosessanta chilometri, vale a dire un decesso per un percorso che superava quattro volte il giro del mondo all'Equatore. Nel 1929 la percentuale diminuì ancora: un morto ogni millequattrocentottanta ore di volo. In totale furono sessantaquattro decessi su novantaquattromilasettecentoventotto ore di volo.

Dall'estero giungevano numerosi consensi. Il generale americano Mitchell disse che nell'Aviazione l'Italia era la meglio attrezzata di tutte le nazioni del mondo.

Dopo il primato di distanza in circuito chiuso, Ferrarin e Del Prete puntarono a un altro *record,* più impegnativo e più vistoso del precedente. Con un volo senza scalo si proposero di raggiungere le coste del Brasile per battere i primati che appartenevano a Lindbergh, Chamberlin, Byrd e Brema.

Balbo e Mussolini, foto in alto, mentre si accingono a decollare. Balbo fu nominato sottosegretario alla Aeronautica nel novembre del 1926 e in pochi mesi conseguì il brevetto, trasformandosi in uno dei più grandi piloti che l'Italia abbia mai avuto. Foto in basso: Italo Balbo e i suoi, dopo l'ammaraggio nella rada di New York, alla fine della lunga crociera che entusiasmò il mondo.

Aerei smontati spinti a braccia per le vie di Napoli. Vengono avviati al porto per l'imbarco con destinazione Africa Orientale.

Gli aviatori italiani, in Spagna, seppero farsi onore. I nostri cacciatori sostennero duecentosessantasei combattimenti, durante i quali abbatterono novecentotré velivoli nemici e ne distrussero quaranta al suolo, contro la perdita di ottantasei velivoli. In complesso furono eseguiti 86.420 voli per la durata di 135.265 ore.

La partenza avvenne il 3 luglio 1928 dalla solita pista di Montecelio. Il velivolo, carico all'inverosimile, si staccò a fatica e mise la prua verso il mare.

Su Algeri la temperatura era rovente e l'aereo si sosteneva a stento. Alle 15.20 del 4 luglio, sorvolata Villa Cisneros, i due piloti iniziarono la traversata dell'Atlantico. Per una perdita di benzina, a causa dell'allentamento di un dado, Ferrarin aveva le gambe quasi congelate. Nella cabina l'aria era irrespirabile, puzzava di mangiare e di carburante. Verso il tramonto la foschia delle prime ore di volo si tramutò in temporale. Il cielo ribolliva di nubi, di tuoni e di fulmini. Di tanto in tanto, fra gli strappi delle nuvole, s'affacciava la luna il cui chiarore dava alla scenografia del cielo un aspetto di catastrofe biblica. L'aereo volava con difficoltà, sentiva tutto il vento e tutta la tempesta.

Come Dio volle, venne l'alba del 5 luglio e finì la burrasca. Il volo si svolgeva a una quota di quattromila metri.

« *La stanchezza e la tensione nervosa* », raccontò Ferrarin al termine del *raid*, « *davano corpo ai nostri desideri. Sognavamo a occhi aperti; vedevamo la terra dove non c'era. Finalmente scorgemmo in lontananza una striscia bianca segnata dalla foschia. Al disopra il cielo era pulito come un diamante. L'orologio di bordo segnava le tre del pomeriggio. Eravamo in vista di Capo San Rocco. Volavamo da quarantaquattro ore e nove minuti alla media di centosessantotto chilometri all'ora; avevamo percorso settemilaquattrocentocinquanta chilometri. Domandai a Del Prete la situazione della benzina.*

« *'Ne abbiamo ancora per quattro ore', rispose e ammiccò con l'occhio.*

« *'Allora', dissi, 'andiamo a Bahia...' e ci saremmo sicuramente arrivati se di colpo non fosse calata la nebbia. Per due ore volammo alla ricerca di un po' di sereno.*

« *'Torniamo verso Capo San Rocco', dissi a Del Prete. 'Ormai il* record *l'abbiamo in tasca...'*

« *All'altezza di Touros, però, la nebbia si diradò e cambiammo di nuovo idea. Puntammo su Natal. Del Prete che aveva volato da quelle parti insieme con De Pinedo disse che gli sembrava che fossimo già in vista di Porto Natal. Pioveva a dritto e a rovescio; marciavamo in cresta agli alberi. Con la carta alla mano, Del Prete mi*

consigliò di seguire una strada ferrata che costeggiava un campo situato a sette miglia dalla città. La seguii, ma all'improvviso i binari scomparvero dentro un tunnel. La benzina era quasi alla fine. Bisognava atterrare al più presto. Cercavo un prato qualsiasi, ma nessuno mi sembrava adatto per un atterraggio; fra l'altro l'aereo era pesante e a scendere su un terreno poco solido c'era pericolo di metterselo in testa. Sentii un colpo secco; il filo della radio che penzolava per venticinque metri sotto la pancia del velivolo, impigliatosi nel ciuffo di una palma s'era strappato. Ripassammo su Natal, vedemmo gente che ci salutava sventolando lenzuoli. Volevo atterrare sulla spiaggia, ma Del Prete mi sconsigliò. Ci sentivamo naufraghi, il vento ci sballottava senza pietà. Vista una radura, cominciai la planata. A centocinquanta metri da terra il motore ingoiò l'ultimo sorso di benzina e l'elica si fermò. Anziché sulla spiaggia, come avevo calcolato, finimmo su uno spiazzo pieno di dune, molle e viscido. Guardai Del Prete e lui guardò me. Scendemmo, ci inginocchiammo e baciammo la terra. Pioveva sempre a dirotto e cominciava a far buio. Ogni tanto un lampo squarciava il cielo e apriva una crepa nelle nubi. Sentimmo dei gridi. Erano i pescatori di Touros, arrivavano di corsa dal villaggio che si trovava a due chilometri dal mare. Ci ospitò il prete, Don Manuel Da Costa.

« *Domandò: 'Da dove venite?...'*

« *'Da Roma', risposi.*

« *'Roma, la Città dei Papi?...' e andò a gridarlo alla folla come un miracolo* ».

Il giornale americano *Chicago Daily Tribune*, a commento dell'impresa pubblicò una vignetta significativa: Ferrarin in tenuta di volo che con un balzo superava l'Atlantico. In mano aveva tre grosse medaglie con scritto: *record* di durata, di velocità e di distanza. Prima della partenza dall'Italia era stato deciso che Ferrarin e Del Prete avrebbero fatto un giro di propaganda nelle città del Brasile con il velivolo del primato. L'incidente di Touros, però, lo rese impossibile. Per tenere viva l'eco dell'impresa il giro venne organizzato lo stesso ma con un vecchio idrovolante, spedito in fretta da Buenos Aires a Rio. Durante un volo di prova la macchina andò in pezzi e Del Prete uscì dall'incidente con le gambe fracassate; Ferrarin se la cavò con due costole rotte.

Per Del Prete fu necessaria l'amputazione di una gamba.

Dopo l'operazione, « Carlino », come lo chiamavano i compagni di volo, peggiorò rapidamente. La febbre gli divorò l'ultimo filo di vita. Morì senza un lamento, sereno come un angelo.

Era un tipo perfetto di pilota che conosceva tutte le sfumature di quella specie di scienza occulta che era il volo. Dicevano anzi che fosse nato fra le nubi.

In ventidue anni, l'aviazione mondiale aveva compiuto quattro grandi traversate; quella della Manica con Blériot nel 1909; quella del Mediterraneo con Garros nel 1913; quella dell'Atlantico settentrionale con Lindbergh nel 1927 e infine quella dell'Atlantico meridionale nel 1928 con Ferrarin e Del Prete.

In fatto di successi aviatorii, l'Italia aveva già guadagnato il tempo perduto negli anni del dopoguerra.

Nel giugno del 1929 venne organizzata un'altra crociera di massa nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero con apparecchi da bombardamento marittimo.

Lo studio dell'impresa durò tutto l'inverno del 1928; verso la primavera del '29 uomini e macchine erano a punto in maniera perfetta. Si trattava di sei squadriglie con un totale di trentacinque velivoli del tipo *S.55* che dovevano percorrere un tragitto di quattromilaseicentosessantasette chilometri sorvolando quattro mari.

Gli aerei, con alla testa Balbo, De Pinedo e Pellegrini, partirono all'alba del 5 giugno da Taranto diretti ad Atene e dopo aver toccato Istanbul, Varna, Odessa, Costanza e ancora Istanbul e Atene fecero ritorno in Patria, ammarando nel Mar Piccolo il giorno 17 e proseguendo poi per Orbetello dove giunsero alle undici del giorno 19.

In quello stesso anno, si tornò a parlare della Coppa Schneider. Diverse case costruttrici furono invitate a preparare idrovolanti da corsa di concezione nuova per competere con le macchine inglesi che erano le più veloci del momento. Il primato di velocità, infatti, apparteneva all'Inghilterra con 574,530 chilometri all'ora.

La corsa si svolse a Calshot con poca fortuna per l'Italia anche perché l'unico aereo in grado di battersi andò distrutto durante le prove per l'incidente accaduto al tenente Motta il quale ci rimise la vita. Dei tre velivoli

italiani, al traguardo ne arrivò uno soltanto che si piazzò secondo con Dal Molin.

Dopo la gara, come già era avvenuto a Norfolk con De Bernardi, Dal Molin tentò di battere il primato britannico, ma in decollo l'idrovolante s'inabissò trascinando con sé il pilota.

A Densenzano, intanto, presso la Scuola d'Alta Velocità, era cominciato il secondo corso al quale parteciparono Cassinelli, Baldi, Lippi, Scapinelli, Buffa, Neri, Bellini, Nicelli, Fruet e Gori; del corso precedente erano stati trattenuti Monti, Canaveri, Cadringher e Agello, considerati i mattatori della specialità. Dopo l'esito positivo delle due crociere mediterranee, Balbo che aveva una testa fervida di grandi progetti, si mise a lavorare attorno a un piano meditato fin dal 1928, da quando cioè, insieme con alcuni industriali e ufficiali dell'Aeronautica, si era recato in America per il Congresso Internazionale dell'Aviazione.

Il suo sogno era di compiere un volo in massa sopra l'Atlantico.

Non ostante le traversate di qualche temerario, il fascino dell'Oceano era rimasto intatto. Nebbie e tempeste erano la sfida che l'Atlantico lanciava di continuo ai piloti che con più o meno successo tentavano di varcarlo. Durante la permanenza negli Stati Uniti, Balbo aveva avuto incontri di grande interesse con i più famosi aviatori del Nuovo Mondo. Aveva visto Lindbergh che era l'eroe nazionale americano e aveva discusso a lungo con Lowell il quale, in compagnia di Smith e di Arnold, aveva volato da Londra a New York sulla rotta delle Orcadi, dell'Islanda, della Groenlandia e del Labrador.

Un giorno, a Chicago, mentre dall'alto di un grattacielo insieme con un amico ammirava la città e guardava la baia che sembrava disegnata col compasso, Balbo disse: « Non sarebbe forse una cosa magnifica arrivare a Chicago in volo? Mi pare di vederla una squadriglia che arriva in formazione di là », e indicò il mare aperto, « e ammara in questo stupendo specchio d'acqua... »

Dopo un attimo aggiunse: « Non una squadriglia, magari due, tre; uno stormo intero!... »

Durante il viaggio di ritorno sul *Conte Grande,* in compagnia dell'inseparabile Cagna, Balbo si mise a studiare carte nautiche e a discutere di scali e di rotte come se l'impresa fosse già decisa. In realtà, nella sua testa il piano era già pronto a grandi linee perché a lui, come capo, spettava soltanto di lanciare l'idea. Siccome, però, non era uomo da lasciare ad altri la responsabilità dei dettagli, appena a Roma esaminò tutti i problemi della crociera. In primo luogo, occorreva il mezzo tecnico per l'impresa e sebbene l'industria d'allora avesse sfornato macchine eccezionali, non aveva ancora prodotto un velivolo in grado di superare una traversata tanto rischiosa. Fra l'altro mancava il personale addestrato alle lunghe navigazioni. Per sopperire a questa mancanza, Balbo creò a Orbetello la Scuola di Alta Navigazione sul tipo di quella che esisteva a Desenzano per l'Alta Velocità.

Naturalmente volare a gruppi, per tappe lunghe e difficili, significava moltiplicare i rischi, ma Balbo concepiva la crociera soltanto come un volo d'insieme, frutto d'abilità e anche di disciplina.

La sua idea fissa era che l'Aviazione, liberata ormai del complesso delle « prime donne », doveva fornire piloti capaci di affrontare qualsiasi cimento, preparati alla perfezione per il volo veloce, per quello acrobatico e per quello più impegnativo sulle lunghe distanze. A suo giudizio, le grandi imprese aviatorie servivano anche di sprone per i tecnici i quali, in vista di nuovi cimenti, facevano a gara nel progettare e fabbricare apparecchi di alte qualità meccaniche e militari.

Il 1° gennaio 1930 cominciò il lavoro per organizzare il *raid* che prevedeva la transvolata dell'Atlantico del Sud da Bolama, nella Guinea, a Porto Natal, nel Brasile.

Per i piloti fu istituito un sistema di vita conventuale. I sessantaquattro aviatori prescelti s'addestravano in gran segreto e il governo smentiva sistematicamente tutte le indiscrezioni che apparivano sulla stampa estera a proposito dell'impresa. Coloro che dall'altra parte dell'Oceano sapevano della crociera erano scettici sul suo esito e la loro incredulità derivava dal fatto che un volo in gruppo presentava difficoltà superiori a quelle di un tentativo singolo per il quale in gran parte giocava la fortuna.

I tecnici, poi, erano concordi nel dire che nessun aereo, fra quelli esistenti, era in grado di sopportare la fatica di un'usura così lunga e pesante.

Cagna, nel frattempo, era stato mandato a Bolama con

un *S.55* per eseguire esperimenti di decollo nella baia e per provare i motori nei climi caldi e umidi. Le tappe erano state fissate; in tutto, il volo risultava di diecimilaquattrocento chilometri. Una squadra navale agli ordini dell'ammiraglio Bucci aveva preso posizione lungo la rotta.

La partenza fu fissata per il 17 dicembre.

La mattina del decollo il cielo aveva il colore del fumo. Nel silenzio dell'alba il suono della tromba che salutò l'alza bandiera parve il segnale di una carica.

In realtà, era il segnale dell'attacco all'Oceano. Alle 7.45 Balbo diede ordine di accendere i motori. Un'ora dopo, il primo velivolo, quello del comandante, correva sull'acqua immobile della laguna d'Orbetello e iniziava la salita verso le nubi.

Fino a Bolama tutto filò tranquillo.

Bolama era l'incognita della crociera poiché, a causa del caldo che abbassava sensibilmente il rendimento dei motori e per via dell'onda lunga nella rada, il decollo a pieno carico si annunciava difficile e pericoloso.

Fin dalla partenza dall'Italia, Balbo aveva previsto la perdita di almeno tre apparecchi su dodici; in realtà ne perdette due su quattordici.

A Bolama, gli « atlantici » trovarono un tempo proibitivo. Il cielo era basso, l'aria afosa, scossa da piovaschi rabbiosi. Di sera nella baia il buio era fitto e denso.

Per arrivare sull'altra sponda dell'Atlantico con un filo di luce bisognava partire dalle coste della Guinea in piena notte e un decollo in simili condizioni più che temerario era considerato pazzesco.

Il bel tempo si fece aspettare una decina di giorni. Dopo un paio di rinvii, Balbo decise di partire nella nottata fra il 5 e il 6 gennaio 1931. Da Roma, intanto, avevano segnalato che sulla rotta atlantica le condizioni meteorologiche erano sensibilmente migliorate.

Il giorno 5 gennaio, poco prima del tramonto, fu completato il carico del carburante e vennero provati i motori.

La luna si ostinava a non uscire.

Le navi dell'ammiraglio Bucci avevano già salpato da Bolama; in rada era rimasta soltanto la nave appoggio *Alice* che assicurava il ponte radio con Roma e con gli aerei in volo.

Le squadriglie decollarono verso l'una e trenta del 6 gennaio; ogni apparecchio aveva a bordo quattro tonnellate di benzina.

Al momento della partenza, il velivolo del capitano Boer andò distrutto. L'incidente rimase un mistero. L'idrovolante, infatti, aveva fatto regolarmente la sua scivolata sull'acqua, ma appena in aria s'era incendiato ed era precipitato in fiamme. Nel rogo erano morti il comandante Boer, il tenente Barbicinti, il sergente motorista Nensi e il radio telegrafista Imbastari. L'idro di Recagno, subito dopo il distacco, era ricaduto e uno dei due scafi si era sfasciato. Nell'urto era deceduto il sergente motorista Fois.

Nella formazione, oltre ai velivoli di Boer e di Recagno mancava anche quello di Valle, ma si trattò di un semplice ritardo nel decollo dovuto al sovraccarico. Valle, infatti, scaricò benzina dopo di che partì felicemente e al termine di un veloce inseguimento, durato qualche ora, riuscì a ricongiungersi al gruppo.

In volo erano rimasti undici aerei che procedevano a tutta andatura in ordine diciamo così di manovra.

Nel corso della transvolata altri due velivoli furono costretti ad ammarare in pieno Oceano per avarie ai radiatori. Soccorsi però dalle navi *Pesagno* e *Da Noli* poterono riparare il guasto e raggiungere la formazione prima dell'arrivo in Brasile.

« *La partenza da Bolama* », scrisse Balbo nel suo rapporto, « *fu particolarmente difficile per la nebulosità dell'atmosfera e per il cielo coperto di alti strati che rendevano invisibile l'acqua. E invisibile era pure la luna sulla quale avevamo tenuto conto. Ci alzammo e una volta in volo, nel buio quasi perfetto, incominciammo una vera navigazione scientifica sulla base dei soli strumenti di bordo.* »

Dopo diciotto ore trascorse sull'Oceano nudo, nella luce svaporata dell'ultimo crepuscolo gli aviatori atlantici videro la vegetazione accigliata e prepotente delle coste brasiliane e le luci di Porto Natal.

L'accoglienza della gente del Brasile superò ogni aspettativa. L'impresa sbalordì il mondo. Per la prima volta l'Atlantico era stato superato in massa e l'Atlantico, nella fantasia popolare, era pressappoco come la Sfinge. Uno degli enigmi del mondo.

CAPITOLO X

Negli anni fra il 1930 e il 1938, la perdita e la riconquista di un *record* erano fatti per così dire all'ordine del giorno. La competizione era serrata in tutti i campi. Velocità, distanza, autonomia, carico, altezza eccetera erano le prove nelle quali si cimentavano di continuo i piloti di ogni paese al di qua e al di là dell'Oceano, senza parlare delle traversate atlantiche che costituivano un *record* a sé in quanto l'Atlantico, non ostante i progressi delle macchine, rimaneva la rotta tentata con fortuna alterna ben dodici volte e soltanto cinque riuscita. Per i nostri aviatori, i rivali più temibili erano i francesi il cui prestigio risaliva a un'epoca che, sebbene lontana pochi lustri appena, si poteva già considerare « preistoria ».

Un francese, infatti, Dieudonné Costes, con un volo di ottomilaventinove chilometri, migliorò il *record* di distanza in circuito chiuso conquistato da Ferrarin e Del Prete che il 2 giugno del 1928 avevano volato per settemilaseicentosessantasei chilometri.

Com'era nelle regole dei tempi, il successo di Dieudonné Costes durò poco; il *record* tornò di nuovo in Italia e il caso volle che la prova, affrontata questa volta da Maddalena e Cecconi, si concludesse proprio nell'anniversario del volo di Ferrarin.

Umberto Maddalena meditava il « colpo » da un anno; s'era allenato con puntiglio e, salvo improvvise bizzarrie della macchina, era sicuro di riconquistare il primato. La partenza avvenne dall'aeroporto di Montecelio il 30 maggio 1930.

Dopo giorni di burrasca, era tornato finalmente il sereno. L'uscita del sole fu come un'esplosione. All'alba il velivolo venne agganciato in testa alla pista. Si trattava di un *S.64* identico a quello usato due anni prima da Ferrarin e Del Prete per il *record* in circuito chiuso e per il volo senza scalo da Roma alle coste brasiliane. Era tutto ali, munito di una coda lunga e sottile, con uno scafo di dimensioni ridotte e un motore di cinquecentocinquanta cavalli di forma appuntita e penetrante, collocato in cima a un alto castello.

Durante la notte, meccanici e motoristi avevano lavorato attorno all'aereo senza un momento di sosta.

La giornata s'annunciava calda; per evitare sorprese in decollo, a causa dell'afa, fu necessario scaricare cinquanta litri di carburante che corrispondevano, all'incirca, a un'ora di volo.

Saliti a bordo i piloti e scaldato il motore, fu dato l'ordine di partenza. L'*S.64* prese velocità, divorò milleduecentocinquanta metri di pista, poi, annaspando nell'aria, s'alzò. Salì adagio, guadagnando i metri uno per uno come se il cielo fosse fatto a scale. Per tutto il giorno, fino a notte, il volo si svolse in un'atmosfera rovente. Appena buio uscì la luna, una falcetta liscia e pallida che mandava un vago chiarore di candela.

Maddalena e Cecconi s'alternavano alla guida; ma come già era accaduto a Ferrarin e a Del Prete, per via del rumore del motore, durante il riposo non riuscivano a chiudere occhio.

« *Il secondo giorno di volo* », raccontò Maddalena a impresa compiuta, « *mentre eravamo su Ladispoli, a causa di un risucchio del vento l'aeroplano affondò come se il cielo gli si fosse aperto davanti. Volavamo a bassa quota, in condizioni critiche, anche perché, non ostante i ripetuti interventi sui comandi, pareva che il velivolo non volesse più saperne di rimanere in aria. Testardo come un mulo, insensibile al* morso *e alle* briglie, *puntava il muso verso terra alla ricerca della stalla. Fortunatamente Cecconi riuscì a risolvere la situazione; s'attaccò alla disperata al comando dell'elica e diminuendone il passo le fece aumentare il numero dei giri. Più che in aeroplano ci pareva di stare in giostra; volavamo agganciati ai piloni che indicavano il percorso passando e ripassando sulle stesse località di cui sapevamo a memoria il numero delle case, la forma e il colore dei campanili, le dimensioni delle cupole, il tracciato delle strade. Di sera scomparivano i piloni e s'accendevano le fotoelettriche; i villaggi diventavano un formicaio di luci. In cabina l'aria era irrespirabile; c'era odore di tutto. Puzzo di sudore, di mangiare rancido, di benzina svaporata, di olio bruciato e un vago sentore d'acqua di colonia di cui ci servivamo per rinfrescarci di tanto in tanto la faccia. A un tratto da terra ci dissero:* 'Se continuate così, due *records* sono già battuti. Forza, tenete in aria il mulo il più possibile...' *Restammo in volo fino al 2 giugno che era l'anniversario dell'impresa di Ferrarin e di Del Prete. Percorremmo otto-*

milacentottantotto chilometri e ottocento metri che ci permisero, in realtà, di battere due primati: quello di durata che apparteneva ai tedeschi e l'altro di distanza in circuito chiuso che era dei francesi. »

Al successo di Maddalena e Cecconi se ne aggiunsero altri, ugualmente importanti sia dal punto di vista tecnico che umano. Domenico Antonini, pilota di guerra e collaudatore della *Caproni,* conquistò i *record* di durata e d'altezza per aeroplani con carichi di cinquemila, settemilacinquecento e diecimila chili volando per oltre una ora e mezzo alla quota di tremiladuecentotrentuno metri mentre Marinelli, a bordo dell'elicottero *D'Ascanio,* assicurò all'Italia un primato che pareva irraggiungibile e che una volta perduto, infatti, non fu più possibile riconquistare. Era il *record* di durata, di distanza e d'altezza per elicotteri che allora, eravamo nel 1930, fu di otto minuti e quarantacinque secondi durante i quali venne percorso poco più di un chilometro a diciotto metri dal suolo.

Nel mondo, ma in modo speciale in America e Inghilterra, dopo un anno e più dalla sua conclusione, era ancora viva l'eco suscitata dalla crociera di Balbo che era servita, fra l'altro, a sfatare vecchie leggende e a rendere attuali i problemi del traffico aereo attraverso i continenti.

Ciò che venne discusso a Roma in occasione del primo Congresso internazionale dei transvolatori oceanici al quale parteciparono cinquantadue aviatori di dodici nazioni, data la mentalità che ancora esisteva riguardo ai voli transatlantici, aveva quasi sapore di fantascienza. In Campidoglio, alla presenza di piloti famosi, si parlò dell'aereo come mezzo di trasporto del futuro; ma non ostante i vistosi progressi tecnici dell'Aviazione e l'entusiasmo suscitato dalle crociere e dalle imprese individuali, nella fantasia popolare il cielo dell'Atlantico, carico di ostilità e di mistero, conservava sempre l'inconsistenza e l'infinito che in tempi remoti aveva avuto il mare.

Il 1932 fu un anno di attesa e di preparazione. Nell'aria c'era sentore di grandi eventi.

La notizia d'apertura del 1933 fu l'annuncio di un ennesimo primato conquistato dall'Italia.

Il 12 gennaio, sul campo di Centocelle, nei pressi di Roma, il capitano Raffaele Colacicchi volò per quaran-

tuno minuti e trentasette secondi a testa all'ingiù migliorando di oltre ventisei minuti il singolare *record* che apparteneva all'acrobata francese Detroyat.

Ogni spunto era buono per lanciarsi in nuove imprese e i funamboli dell'aria, per non essere da meno dei loro colleghi della velocità, della distanza o dell'alta quota, si cimentarono a ritmo serrato nei voli rovesciati che erano un severo collaudo per la resistenza fisica dei piloti.

Colacicchi, al termine del suo *exploit,* scese dall'aereo in condizioni eccellenti mentre Detroyat, a commento del suo volo che era stato di gran lunga più breve di quello dell'italiano, disse che si trattava di un'acrobazia penosa poiché, dopo i primi dieci minuti, aveva quasi perduto la conoscenza e gli occhi gli si erano riempiti di nebbia.

Passati quattro mesi, il primato di Colacicchi crollò, battuto dal tenente Guglielmo Bocola della squadriglia acrobatica del colonnello Fougier. Bocola volò con i piedi in aria per un'ora, cinque minuti e cinquantacinque secondi, un limite che, a giudizio dei medici, difficilmente si sarebbe potuto superare.

Tali previsioni, però, furono presto smentite; il 14 agosto, infatti, nel cielo di Los Angeles, il tenente Tito Falconi migliorò di oltre un'ora il *record* di Bocola mentre cinque giorni dopo l'americano Burcham superò a sua volta Falconi e si aggiudicò il titolo di campione di volo rovesciato con un vantaggio di undici minuti e ventinove secondi sull'italiano.

Tito Falconi, che si trovava negli Stati Uniti in rappresentanza dell'Aeronautica per una serie di competizioni internazionali, si promise di ritentare. Aspettò una settimana e si lanciò all'attacco del *record* di Milo Burcham il quale usava l'aereo come un acrobata del circo usa il trapezio.

Il 28 agosto, Falconi montò a bordo del suo aeroplano e anziché cimentarsi sul campo annunciò che avrebbe volato capovolto da Saint Louis a Chicago, per quattrocentoventi chilometri. Il primatista Milo Burcham giudicò la decisione del pilota italiano una smargiassata e dichiarò che il suo successo, conseguito il 19 agosto, era in grado di resistere almeno un paio d'anni agli attacchi dei numerosi competitori europei.

Falconi replicò con i fatti. Salì in quota, rovesciò il velivolo e come se nulla fosse in tre ore, sei minuti e

trentanove secondi raggiunse Chicago dove la folla, esterrefatta, lo vide transitare sulla città e girare a lungo in cresta ai grattacieli con le ruote per aria e le ali che sfioravano i tetti delle case. Voli del genere si vedevano soltanto al cinema e venivano compiuti da aviatori che spendevano la loro vita a cento dollari al minuto. Dopo il volo, Tito Falconi ebbe un trionfo diciamo così cinematografico e mondano; fu invitato a Hollywood per la visita degli *studios*, posò accanto alle dive dell'epoca, fra cui faceva spicco la biondissima e seducente Jean Harlow, e con gesto tipicamente americano un produttore gli offrì un contratto per un film nel quale avrebbe dovuto sostenere due parti; una di bel ragazzo latino, *latin lover* come dicono in America per indicare i tipi che soltanto con uno sguardo inceneriscono i cuori delle donne, e l'altra di spericolato dell'aria, come normalmente faceva nella vita.

Il 1933 fu l'anno degli acrobati e degli assi della velocità. Nel settembre del 1931, con la vittoria definitiva degli inglesi, era terminata a Calshot la Coppa Schneider.

A Desenzano sul Garda, i velocisti si preparavano per altre competizioni.

Prima di tutto c'era da riconquistare il *record* mondiale di velocità che il pilota britannico Stainforth aveva portato a seicentocinquantacinque chilometri orari.

Balbo, che in un suo libro aveva scritto fra l'altro che «L'arma azzurra è fatta di galoppate verso l'impossibile», ci teneva in maniera particolare e considerava il possesso di tale primato come un punto d'onore per l'Aviazione italiana. In secondo luogo, alla Scuola c'era in programma il tentativo di *record* sui cento chilometri e la partecipazione alla Coppa Blériot, messa in palio dal pioniere francese allo scopo di tener vivo lo spirito agonistico nel campo della velocità pura. Il trofeo doveva essere aggiudicato al pilota che per primo, durante trenta minuti di volo, fosse riuscito a superare i seicento chilometri all'ora lungo un percorso che per difficoltà e tracciato ricordava quello della Coppa Schneider.

A Desenzano, in previsione di prove così ardue, l'attività dei velocisti era diventata febbrile. Non ostante le condizioni del cielo che non erano certo le migliori, i piloti provavano e riprovavano le macchine il cui rumore rimbombava nella conca del lago.

L'uomo designato dal colonnello Bernasconi per attaccare il *record* di velocità era il sottufficiale Francesco Agello.

Il 10 aprile 1933 fu la grande giornata. Fin dall'alba il tempo si era messo al bello; erano sparite le nubi in direzione di Riva e il cielo, lavato dalla pioggia, luccicava come selciato di strada.

Agello, che fiutava l'aria da oltre una settimana in attesa del sereno, s'alzò in volo e fece un giro di ricognizione lungo il percorso. Appena a terra disse: « Si può andare. Sono pronto!... »

Non aggiunse altro. Taciturno com'era, sotto la spinta dell'emozione, aveva detto due parole di più.

Dalla riva partì il barcone con la manica a vento e andò a piazzarsi in mezzo al lago. Tre idrovolanti decollarono dalla darsena della Scuola; due si diressero verso le basi di San Vigilio e di Sirmione mentre il terzo rimase in volo libero per controllare la quota dell'idrocorsa che, secondo i regolamenti della Federazione Aeronautica Internazionale, non doveva superare i centocinquanta metri.

I cronometristi e i commissari che si trovavano nei pressi dei piloni vennero avvertiti telefonicamente dell'imminenza della prova.

Agello, dopo un lento flottaggio, diede motore e, presa la corsa, si staccò dall'acqua come una saetta. In un batter d'occhio l'aereo diventò una macchia rossa che all'altezza di San Vigilio, per effetto del riverbero del sole, si sciolse senza lasciare traccia. Virò stretto attorno al pilone puntando in aria i lunghi « scarponi » poi si rimise in assetto per continuare il carosello che consisteva in cinque giri del circuito.

Ad ogni passaggio il pilota forzava l'andatura ma era evidente che il motore disponeva ancora di una cospicua riserva di fiato. Senza difficoltà, Agello raggiunse i 682,403 chilometri orari che gli permisero di riconquistare il primato lasciando aperta la porta a una prova successiva che, compiuta l'anno seguente, assicurò all'Aviazione italiana un *record* rimasto imbattuto fino all'avvento dei reattori.

In undici anni, dal 1922 al 1933, attraverso altrettante prove, la velocità degli aerei era passata dai duecentottanta e rotti chilometri di Alessandro Passaleva ai seicentottantadue di Francesco Agello.

L'Italia che per prima, con De Bernardi e con Neri, aveva varcato i traguardi dei cinquecento e dei seicento chilometri all'ora, puntava al limite dei settecento che secondo il giudizio dei tecnici erano le Colonne d'Ercole della velocità.

A Roma, si parlava con insistenza di una nuova grande crociera, ma nessuno era in grado di dire con precisione quali fossero i veri progetti di Balbo.

Si sapeva che « pizzo di ferro », così veniva chiamato Balbo per via di un pappafico aguzzo e spavaldo, faceva sogni che rasentavano l'assurdo e ponzava piani che erano frutto del meticoloso dosaggio di tutte le probabilità in gioco. Per questo, le sue imprese si conclusero sempre in maniera positiva e in tale maniera si sarebbe conclusa anche la sua richiesta di tenere l'Italia fuori della guerra se il documento presentato il 7 giugno 1940 al Capo del Governo fosse stato considerato, come meritava, non uno sfogo personale ma un esame meditato e cosciente dei rischi e delle probabilità di successo sul genere di quelli che era solito fare alla vigilia delle crociere.

Pochi amici e pochissimi collaboratori del Ministro dell'Aeronautica sapevano con esattezza cosa bolliva nella testa di Balbo.

Il programma era vasto e ambizioso, comprendeva un giro del mondo per il quale, dopo i primi studi, erano state fissate le seguenti tappe: Mediterraneo, Golfo Persico, India, Cina, Giappone. Isole Kurili, penisola di Kamciatka, Isole Aleutine, Alaska, California, Panama, Florida, New York, Terranova, Islanda e Italia.

Il disegno del nuovo *raid* a poco a poco prendeva consistenza. Un ufficiale, il capitano Recagno, era stato mandato in Estremo Oriente per esaminare sul posto la possibilità di creare basi nelle isole Kurili e Aleutine, nella penisola di Kamciatka e in Alaska. Il capitano Abbriata era stato spedito invece nel Labrador allo scopo di preparare un punto d'appoggio per il volo di ritorno. A Orbetello, in gran segreto, erano stati convocati duecento piloti.

I due « osservatori » portarono a termine il loro mandato fra mille difficoltà e soltanto per un miracolo riuscirono a evitare di essere arrestati come spie. Recagno ebbe alle costole la polizia russa e rischiò di finire in Siberia mentre Abbriata dovette fare i conti con gli agenti

della Compagnia della Baia di Hudson i quali temevano che quel finto turista fosse stato mandato lassù per conto di una Compagnia rivale e concorrente.

All'ultimo momento, quando il progetto era a buon punto e si profilava la possibilità di realizzarlo, a rompere le uova nel paniere venne la guerra cino-giapponese; tutti i piani andarono all'aria e Balbo, volente o nolente, dovettte ripiegare su un'impresa meno spettacolare ma ugualmente importante.

« Caduta la prospettiva di compiere il giro del mondo », disse il Ministro ai suoi collaboratori, « faremo il volo Roma-Chicago al quale avevo pensato fin dal 1929 ma che dovetti scartare perché i tempi non erano ancora maturi. Organizzeremo tutto in maniera di arrivare in America quando verrà inaugurata l'Esposizione Internazionale e sarà scoperto il monumento a Colombo. Sono sempre del parere, e i fatti mi hanno dato ragione, che i tempi richiedono imprese collettive perché più aderenti alle necessità del progresso aeronautico. La novità di questi voli deriva dal trasferimento in massa di aerei da un continente all'altro. Con la prima crociera ci siamo messi all'avanguardia in questo senso, con la seconda confermeremo, come ha detto il generale americano Mitchell, che nell'aviazione l'Italia è tecnicamente la meglio attrezzata di tutte le nazioni del mondo... »

Cagna, aiutante di volo di Balbo, venne inviato in gran fretta a Reykjavik per studiare il comportamento dell'aereo nella traversata dell'Atlantico dall'Irlanda all'Islanda e la prova, non ostante le condizioni meteorologiche proibitive, riuscì in maniera perfetta.

L'aereo prescelto per il *raid* era lo stesso della crociera precedente, l'idrovolante *S.55* il quale, con qualche ritocco, aveva acquistato mille chilometri in più di autonomia e cinquanta chilometri di velocità.

Gli equipaggi furono selezionati con criteri nuovi; di proposito, Balbo escluse gli assi e volle piloti in possesso delle normali qualità che si richiedevano a tutti gli ufficiali del ruolo naviganti.

« Il concetto base », diceva, « è che siamo tutti uguali e della stessa tempra. Non esistono superuomini o supercapaci. L'essenziale è addestrarsi con intelligenza e con puntiglio, tutti con lo stesso sistema dopo di che ci metteremo in fila e cominceremo il volo. Una volta in aria, ognuno deve pensare a se stesso e non aspettarsi aiuto dagli altri. Nessun apparecchio, per nessuna ragione, deve ammarare o cambiare rotta per portare aiuto ad un altro apparecchio fosse anche quello del Comandante della crociera. Chi scende in mare dovrà fare i conti con il suo destino... »

Come già era successo all'epoca della crociera precedente, gli atlantici cominciarono l'addestramento presso la Scuola di Navigazione di Orbetello col solito sistema di vita che stava a cavallo fra il collegio e il convento.

Fra i duecento convocati ne furono scelti cento e i cento prescelti iniziarono la preparazione tecnica sotto la guida di Maddalena adottando, fra l'altro, la novità del « volo a tendina » o volo alla cieca.

Purtroppo, durante la fase iniziale venne a mancare Maddalena il quale cadde nel cielo di Pisa con l'inseparabile Cecconi mentre volava a bordo di un velivolo speciale, costruito apposta per battere il *record* di distanza in linea retta.

Lo sostituì, nel comando della Scuola, il generale Pellegrini; per gli studi del tempo fu incaricato il tedesco Baumann, uno dei migliori meteorologi del mondo.

Baumann aveva impiantato la sua stazione a Julianehaab sulla costa occidentale della Groenlandia; altri meteorologi si trovavano imbarcati sui numerosi pescherecci noleggiati in Islanda e scaglionati lungo il tratto più difficile del percorso.

A Cartwright, nel Labrador, era stata mandata l'*Alice*, un panfilo temerario che aveva sfidato i ghiacci e le nebbie boreali ed era già stato usato come nave appoggio durante il volo in Brasile. A conclusione dei preparativi, interrogato sulle caratteristiche della crociera, Balbo disse: « Tentiamo di andare in America con un gruppo di ventiquattro idrovolanti. Ho detto di proposito tentiamo perché mi rendo conto delle numerose difficoltà. Se le condizioni meteorologiche saranno proibitive, anziché forzare la sorte e compiere follie, volteremo le prue e torneremo in Italia. La nostra non è un'impresa di pazzi; è un volo studiato, calcolato e organizzato con criteri assolutamente realistici ».

Nella notte fra il 30 giugno e il 1 luglio del 1933, dopo una serie snervante di notizie negative, i bollettini annunciarono una schiarita sulle Alpi. L'annuncio coincise

con la partenza da Orbetello della « centuria alata ». Quella mattina, anche il Papa volle far sentire la sua paterna parola e quando venne informato che i ventiquattro aerei erano già in volo per Amsterdam, a commento dell'impresa disse: « Sono partiti per una missione di pace. Possa Iddio benedire i loro sforzi e assisterli durante il viaggio».

Il decollo era avvenuto alle 5.39. In testa volava la squadriglia di Balbo. Era la prima volta che una formazione così fitta di idrovolanti scavalcava il massiccio alpino e si lanciava alla conquista dell'Atlantico del Nord.

I millequattrocento chilometri della tappa iniziale vennero percorsi in sette ore. Salvo un incidente in ammaraggio ad Amsterdam, durante il quale morì il sergente motorista Quintavalle e andò perduto un velivolo (subito sostituito da un aereo di riserva che si trovava sul posto) il volo si svolse con la regolarità di una manovra.

Balbo fu informato dei particolari della disgrazia all'albergo Amstel; Pellegrini gli riferì della morte di Quintavalle rimasto incapsulato nel tunnel dell'aereo e gli annunciò che gli altri tre dell'equipaggio erano feriti, ma fuori pericolo. Balbo era avvilito e sconvolto. Aveva gli occhi fissi e appannati. « Quel ragazzo era bravo, bravo », ripeteva. « Era un ottimo motorista e a volte un motorista vale più di un pilota... »

Chiamò gli ufficiali. Mutò voce. Li elogiò tutti, uno per uno. Disse: « Bisogna pensare al volo di domani. Quello di oggi è stato perfetto. Bravi!... »

Diede una manata sulla spalla agli anziani e un buffetto sulle guance ai più giovani.

Sul viso s'era messo una maschera di disinvoltura per nascondere l'amarezza che aveva dentro.

Quella sera, Balbo rimase con Longo e con Cagna fino a tardi per riesaminare le rotte e discutere ancora dell'incidente.

« Siamo partiti in ventiquattro », disse battendo il pugno sul tavolo, « e in ventiquattro dobbiamo arrivare... »

Ci fu una telefonata con Mussolini lunga e concitata. Alla fine della conversazione Balbo si slacciò la giacca e cominciò a camminare in su e in giù per la stanza.

Cagna e Longo si erano appisolati su una poltrona.

Balbo urtò una mensola e cadde un vaso. Guardò i fiori sparsi sul pavimento, si tormentò la barba, poi, rivolto a Cagna e a Longo che s'erano svegliati di soprassalto disse: « Voi andate a dormire. Il vostro compito è più duro del mio e bisogna che siate riposati... »

Nella stanza c'era anche il diplomatico Taliani.

Cagna prima di andarsene gli bisbigliò: « Sono tre giorni che non dorme. Prova tu a farlo dormire... »

Balbo rimase solo con Taliani. La veglia lo aveva reso irrequieto. Era ossessionato dal ricordo di Quintavalle che associava a quello degli altri cinque aviatori scomparsi nel rogo di Bolama, durante la prima crociera.

Taliani raccontò i particolari dell'interminabile notte di Amsterdam. « Balbo aveva gli occhi lucidi per la stanchezza. Mi diceva: 'Sai bene che non posso dormire. Quintavalle è qui con noi, lo sento. Con me lo vegliano gli altri di Bolama. Ora sono sei e peseranno di più al decollo, poi una volta in aria sarà un'altra cosa. Ci aiuteranno a volare...' Lo persuasi a distendersi su un divano. Mi guardava come se aspettasse la conferma di quanto aveva detto. Diceva fra sé: 'Se parlassi a Quintavalle, certamente risponderebbe...' e dopo un attimo di silenzio: 'Ma cosa potrebbe dire lui che volava senza vedere il cielo?...' »

S'aprì la porta e nello spiraglio s'affacciò una testa.

« Dorme ? »

Balbo s'alzò di scatto. « Che dormire », disse. « Cosa direbbero i motoristi e i meccanici che lavorano da sette ore se sapessero che io sono a letto?... »

Riprese a camminare e così, fumando e camminando per la camera, vide spuntare l'alba.

L'intervallo fra mezzanotte e le quattro sembrò eterno. Sul fare del giorno arrivarono alcuni ufficiali. Balbo era avvelenato di sonno e di stanchezza.

« Si parte ? » domandò uno.

« Si parte! » ribatté Balbo.

Si ritirò per qualche istante nel bagno e ne uscì fresco, sorridente e riposato.

« Fra un'ora », disse con una voce che non sembrava più quella di prima, « tutti a bordo. Andrà bene!... »

Il 2 luglio venne compiuta la seconda tappa fino a Londonderry in Irlanda. Furono mille chilometri percorsi in formazione in mezzo a pesanti garbugli di nubi e a violenti scrosci di pioggia. All'arrivo era calata anche la nebbia che si trascinava sottile a livello dell'acqua. Per il balzo da Londonderry a Reykjavik, in Islanda, fu

necessario aspettare fino al giorno 5 a causa di un ciclone che s'era riversato sulla Groenlandia.

La partenza avvenne alle 11.45; dopo mezz'ora, la squadra al completo era in rotta per l'Isola dove giunse nel pomeriggio. Le prime due ore di volo si svolsero nel sereno; poi, all'improvviso, il cielo si coprì di nuvole e diventò scuro; la foschia rendeva la navigazione lenta e difficile. Il vento era forte; il mare era bianco di spuma. Di tanto in tanto gli aerei venivano investiti da folate di pioggia che toglievano la visibilità. L'ammaraggio fu un capolavoro. In quindici minuti i velivoli raggiunsero l'ormeggio. A ricevere gli aviatori italiani erano scesi sulla spiaggia il Primo Ministro del governo dell'Isola, Ageirsson, e il sindaco Thorlaksson.

Reykjavik era in festa; scuole e officine erano state chiuse perché scolari e operai potessero accorrere al porto a vedere i piloti atlantici.

La tappa Reykjavik-Cartwright, di duemilaquattrocento chilometri, venne compiuta dopo una settimana. Era la più lunga e la più faticosa, tutta in mare aperto, soggetta per ciò ai capricci dell'Oceano.

Gli aerei decollarono il 12 luglio 1933 sotto la sferza del vento. All'inizio, il viaggio si svolse in un cielo torbido che costrinse gli aerei a volare rasente all'acqua.

« *Dalla terza alla quinta ora* », annotò Balbo sul taccuino di bordo, « *il volo diventò un incubo. La nebbia s'era così infittita che non si vedevano le estremità delle ali. Per sfuggire al pericolo di formazioni di ghiaccio scendemmo a 100 metri di quota. Diedi ordine di allargare la formazione, fissai il numero dei giri del motore e stabilii l'angolo di rotta magnetica. Procedemmo così fino alla decima ora. Dalla decima ora alla dodicesima venne il sereno...* »

Le coste del Labrador apparvero in lontananza illuminate da una pallida luce di madreperla. La prima squadriglia fu avvistata alle 19.40. Quando l'aereo di Balbo, superata l'isoletta di Earl, all'imboccatura della baia, iniziò l'ammaraggio, la nave *Alice* diede fiato alla sirena, imitata subito dopo dai pescherecci all'àncora.

I cento abitanti di Cartwright erano tutti in riva al mare. Paolo Monelli, uno dei giornalisti al seguito della crociera, in un suo libercolo dal titolo *Italo Balbo* descrisse così l'arrivo nel Labrador.

« *Eravamo a bordo dell'*Alice... *Aspettavamo da lunghi giorni. Avevamo collocato nella cabina dove Balbo avrebbe alloggiato una bottiglia di grappa di Bassano che gli ricordasse i suoi alpini, e sull'etichetta avevamo scritto un verso d'Orazio che fosse il motto del duplice volo oceanico*: Cras ingens iterabimus aequor, *'domani rivalicheremo il vasto mare'. Ma il tempo era tempestoso, il mare colmo di ghiacci, l'orizzonte ingombro di nebbie, l'avventura si palesava sempre più temeraria, ci pareva impossibile che ventiquattro apparecchi potessero bucare quel cielo boreale, nero, chiuso. Debbo dire che dubitammo più volte nel nostro cuore. Con tutto il bene che volevamo a Balbo, con tutta la fiducia che avevamo in lui, ci pareva che questa volta si fosse assunto un compito troppo superiore alle forze umane; e mi ricordo, Dio mi perdoni, che certe sere in cui il vento di levante gettava più fitti i ghiacci contro la nostra navicella e più oscuro e freddo era il cielo (era già passato il solstizio d'estate, ma mi dicevano gli indigeni che certi anni l'estate non viene e l'inverno si salda all'altro inverno, e perché non poteva essere proprio questo uno di quegli anni?) mi ricordo che, Dio mi perdoni, dicevo in tono sentenzioso ai colleghi, ed essi concordavano con me*: *'Questa crociera non si doveva fare'.*

« *Si fece, invece, e come. Giunsero i volatori un pomeriggio in volo facile, baldanzoso, il vento dei motori pulì il nostro animo dai dubbi, dai timori, ci riconsacrò; gli apparecchi ammararono, scesero ridenti i piloti, scese Balbo per primo senza traccia di stanchezza, ci canzonò per le nostre barbe, anzi ci ordinò di tagliarle via subito, ci canzonò per le nostre vesti polari, e ci disse che domattina presto intendeva ripartire...* »

Il 13 luglio, le otto squadriglie misero la prua su Shediac. Balbo aveva fretta di giungere a Chicago. Per il primo tratto il volo si svolse lungo le coste frastagliate del Labrador, calve e fosche come terre di un altro pianeta.

A Shediac, dove normalmente vivevano tremila anime, il giorno dell'arrivo degli atlantici c'erano all'incirca trentamila persone accorse da ogni angolo del Canadà.

Da Shediac il volo proseguì per Montreal, ostacolato dal vento dal principio alla fine.

Sul Canadà, per via delle foreste e dei prati, anche il

cielo era verde; le nubi, all'orizzonte, erano gonfie come vele.

Prima di ammarare, divisa in due stormi compatti, la squadra atlantica scese a bassa quota e in segno di saluto sorvolò la città. Non ostante il suo aspetto severo e imbronciato, Montreal tributò ai piloti della « centuria alata » una manifestazione grandiosa.

Il 15 luglio 1933, dopo due settimane dalla partenza dall'Italia, la formazione aerea giunse in vista di Chicago.

Erano le sei del pomeriggio; il sole aveva il colore e l'intensità della fiamma. La manovra di discesa nelle acque del lago Michigan fu compiuta secondo una tecnica da manuale.

Sulle rive del Michigan, per assistere allo straordinario spettacolo, c'erano un milione e mezzo di persone; altre cinquecentomila aspettavano gli aviatori nel recinto della Fiera Mondiale. Gli italiani d'America non stavano più nella pelle per la gioia.

Il ricevimento ufficiale avvenne allo stadio *Soldier Field;* durante la cerimonia, per via radio, giunsero calorosi messaggi di saluto da altre città. Da Pittsburg parlò il Segretario di Stato alla Guerra, Dern; da Washington il Segretario alla Marina, Swanson. Roosevelt inviò un telegramma che diceva: « *Vi prego esprimere al generale Balbo e agli intrepidi suoi compagni la mia grande ammirazione e le mie sentite congratulazioni per il trionfale successo del volo transatlantico. La loro impresa, caratterizzata da un'accurata preparazione scientifica, segna un passo importante nel progresso della conquista dell'aria. Siano i nostri benvenuti* ».

Il cardinale Mundelein, arcivescovo di Chicago, lesse il messaggio del cardinale Pacelli, Segretario di Stato, trasmesso a nome del Papa: « *Vogliate portare al generale Balbo e compagni con le congratulazioni del Santo Padre la sua benedizione mentre Egli prega che si estenda al felice ritorno dei bravi transvolatori il divino aiuto da essi fin dalla partenza invocato* ».

Per decisione del Consiglio municipale, la settima strada di Chicago venne battezzata, e lo è tutt'ora, *Balbo Street,* mentre l'America per celebrare l'impresa dei cento piloti atlantici, che i giornali a una voce definirono « la più spettacolosa compiuta in tempo di pace », decretò un *Balbo's day* che per il senso storico dell'avvenimento

doveva accoppiarsi alla giornata dedicata a Colombo.

New York, per non essere da meno di Chicago, concesse agli aviatori della seconda crociera atlantica il celebre e tradizionale trionfo su quella specie di pittoresco palcoscenico che è Broadway. Migliaia di bandiere italiane e americane tappezzavano gli edifici da un lato e dall'altro della strada; più avanti, in Mulberry Street, c'erano i gonfaloni delle confraternite degli italiani d'America e dove non c'erano i gonfaloni c'erano fiori di carta e immagini di santi, san Gennaro che la faceva da padrone, san Giovanni e tanti altri santi più o meno noti, venerati in Calabria e in Sicilia, con certe aureole sanguigne e i visi smagriti dalle penitenze e ricamati di rughe gialle. Dalle finestre pioveva, sul lento corteo delle macchine, una pioggia di coriandoli, di volantini e di stelle filanti. Il Sindaco di New York consegnò a Balbo le chiavi simboliche della metropoli e gli indiani degli Stati Uniti nominarono il generale loro capo onorario dopo avergli imposto una superba raggiera di piume e il nome « Aquila volante ».

Fu una cerimonia pittoresca e rara quella degli indiani poiché negli ultimi decenni avvenne soltanto due volte e una delle due volte fu per Coolidge, Presidente della Repubblica americana.

L'intera tribù dei Siù attendeva in cerchio l'arrivo di Balbo. C'erano le donne con le sottili trecce corvine e il viso incipriato di rosso e i Capi con in testa vistosi diademi di penne, le vesti a colori sgargianti e grappoli di campanelli appesi alle ginocchia. In mezzo al cerchio c'era il Capo *Corno Nero* con accanto un cane impagliato. Uomini e donne danzavano e pregavano agitando la testa e le braccia come se le avessero svitate. A un cenno del decrepito Capo *Albero-sempre-verde* tutti fecero silenzio e Balbo fu invitato a recarsi in mezzo al cerchio. Le danze e i canti ripresero in maniera frenetica. Capo *Corno Nero* abbracciò Balbo, gli impose il nome e lo consacrò suo fratello e fratello di tutti gli indiani d'America, privilegio che attribuiva ad « Aquila volante » il diritto di vivere in eterno nelle leggende dei pellerossa.

Anche il *Times* di Londra, attraverso un articolo del Commodoro dell'Aria J.A. Chamier, si unì al coro di elogi dei giornali americani. « *Signori* », scrisse Chamier, « *voi annunciate il fortunato volo di ventiquattro idro-*

volanti attraverso l'Atlantico settentrionale su una tappa di millecinquecento miglia. È opportuno ricordare ai nostri lettori che noi non potremmo radunare ventiquattro idrovolanti mettendo a contributo le formazioni di tutto l'Impero, e che è pure dubbio che anche soltanto quattro idrovolanti britannici siano oggi in grado di effettuare un volo senza scalo di millecinquecento miglia. Questa posizione non è certo soddisfacente per la prima potenza marittima del mondo. »

Con la prima parte del viaggio, la squadra atlantica aveva percorso in formazione perfetta e senza alcuna avaria ai motori undicimilatrecento chilometri, contrastati in gran parte da tempeste e insidiati dalla nebbia che costringeva gli equipaggi a volare con il solo uso degli strumenti di bordo.

Il 25 luglio ebbe inizio il viaggio di ritorno che dopo una seconda traversata dell'Oceano, compiuta da Shoal Harbor alle Azzorre lungo un percorso di duemilasettecento chilometri, si concluse a Roma il 12 agosto 1933.

La grande impresa, prima della fine volle un'altra vittima. Durante il decollo dalle Azzorre l'apparecchio del capitano Ranieri capotò; l'equipaggio rimase ferito, morì il tenente Squaglia. Il giorno dell'arrivo, Roma si svegliò in festa. La folla s'incamminò con tutti i mezzi ad Ostia dove, nel pomeriggio, erano attesi gli atlantici.

Alle 17.40 gli altoparlanti annunciarono che entro mezz'ora gli aerei sarebbero stati sul Lido.

Era un caldo, sanguigno tramonto romano il cui colore ricordava le tinte di miracolo della vetrata di San Pietro con la discesa dello Spirito Santo.

In lontananza si vide la sagoma di un velivolo, poi ne spuntò un secondo, poi un terzo e via via tutti gli altri fino a che il cielo ne fu pieno.

Sull'esempio degli italiani, il volo di massa diventò motivo di cimento per i piloti di altri Paesi. La Francia, con decine di velivoli organizzò una « crociera nera » attraverso l'Africa; gli americani fecero *raids* a Panama e dalla California si spinsero in formazione fino agli arcipelaghi del Pacifico mentre i giapponesi, partendo da Formosa, raggiunsero le zone preglaciali.

Quella della « centuria alata » al comando di Balbo fu l'ultima impresa eroica sull'Atlantico; ormai anche l'Oceano non aveva più misteri e l'arte del volo, a sua volta, aveva perduto l'affascinante carattere di arte magica.

Nell'autunno del 1933, l'Aeronautica italiana fu colpita da un grave lutto. Il 2 settembre, sul campo municipale di Floy Bennet, presso Nuova York, mentre tentava di partire per un volo senza scalo dall'America a Bagdad, morì Francesco De Pinedo, l'asso dei viaggi solitari attraverso i cieli di tutto il mondo.

La sciagura fu fulminea. Quel giorno, a Floyd Bennet l'aria era calda e densa. Alle sette precise, De Pinedo diede motore e lanciò il suo *Bellanca*, zeppo di benzina, sulla lunga pista di cemento. Dopo aver rullato per oltre un chilometro senza riuscire a sollevarsi, verso il limite del corridoio d'involo, nei pressi di una cancellata che si trovava davanti alla palazzina del comando, l'aereo sbandò paurosamente e uscì nel prato dirigendosi verso un gruppo di spettatori, impietriti dalla paura. Il pilota, con una brusca manovra tentò di richiamarlo, ma il velivolo sbandò di nuovo e andò a investire la cancellata. Fu come l'esplosione di una bomba. Con uno sforzo disperato, De Pinedo tentò di lanciarsi dall'apparecchio che era diventato un falò, ma non riuscì a superare il muro di fuoco. Lo trovarono carbonizzato a pochi passi dalla macchina.

Il maggiore Kelly, direttore dell'aeroporto, raccontò che De Pinedo si era preparato alla nuova impresa con il solito scrupolo e che nei mesi passati aveva fatto numerosi voli di prova.

« Forse », disse Kelly, « la mancanza di vento e il caldo impedirono il decollo. Il *Santa Lucia* aveva a bordo tre tonnellate di benzina. Non sono mai riuscito a spiegarmi perché, dopo la prima sbandata, il pilota non abbia tolto il contatto del motore. Questa semplice e logica operazione avrebbe evitato l'incendio. Forse », aggiunse dopo un attimo d'esitazione, « De Pinedo sperava ancora di far sollevare il velivolo e l'ha certamente sperato fino all'ultimo, quando con un furioso colpo di briglia ne ha corretto la corsa senza riuscire però ad evitare il disastro ».

La preparazione era durata cinque mesi, ma furono cinque mesi di spasimi a causa di numerosi rinvii per motivi tecnici e per le condizioni meteorologiche lungo la rotta.

« Pochi giorni prima della sciagura », narrò un giornalista, « ero stato a colazione con l'aviatore in un ristorante italiano della 48ª Strada, dove De Pinedo aveva la

sua abitazione insieme con Veniero D'Annunzio, promotore dell'impresa. Era nervoso e contrariato. 'Se non parto', diceva, 'scoppio. Ormai la mia carica di pazienza è alla fine...' Senza dubbio il pilota sapeva che di mattina sul campo di Floyd Bennet l'atmosfera era rovente e che il caldo avrebbe schiacciato l'aereo sulla pista. De Pinedo aveva il presentimento della disgrazia; gli si leggeva in faccia. L'idea della cancellata gli devastava il cervello. Due volte domandò di toglierla per avere più spazio in partenza; ma, stanco di parlarne e d'aspettare, appena gli comunicarono che il tempo era migliorato e che in Iraq erano finite le tempeste di sabbia dimenticò la cancellata e decise di partire. »

Il successo della seconda crociera atlantica aveva reso elettrico l'ambiente degli aviatori.

L'Italia era protesa alla conquista di nuovi, clamorosi primati. Il 26 settembre 1933, con un volo da Roma a Bucarest compiuto in tre ore e dodici minuti, alla media di oltre trecentocinquantacinque chilometri orari, il capitano Baldi e il tenente Buffa si aggiudicarono la Coppa Bibescu con un vantaggio di ottantotto chilometri sui piloti rumeni che l'avevano vinta l'anno prima.

L'8 ottobre, su un circuito che aveva per limiti Pesaro e Falconara, con un *Macchi* da corsa *C.72* il tenente colonnello Guglielmo Cassinelli si aggiudicò il *record* di velocità per idrovolanti sui cento chilometri di cui era detentore l'inglese Boothman. La media di Cassinelli fu di seicentoventinove chilometri e trecentosettanta metri all'ora; più che eccezionale fu sbalorditiva se si tiene conto che il percorso imponeva tre virate così strette che costringevano il pilota a rallentare l'andatura.

Tredici giorni dopo, il capitano Pietro Scapinelli conquistò la Coppa Blériot a seicentodiciannove di media.

Era la rivincita della Coppa Schneider.

CAPITOLO XI

A Montecelio, nei pressi di Roma, fin dal 1927 era sorto una specie di Politecnico del volo dove, tra formule e motori, in un ambiente di magia, venivano preparati gli uomini e gli aerei per la conquista dei grandi primati.

Più che un laboratorio per lo studio dei problemi del momento, il centro di Montecelio, che a ricordo del generale Guidoni morto durante la prova di un paracadute venne poi battezzato Guidonia, date le sue modernissime attrezzature, fra cui una galleria aerodinamica come non ne esistevano al mondo, poteva considerarsi l'università del futuro. In altre parole, il centro spaziale degli anni trenta.

A Guidonia, sul tipo di quella di Desenzano per l'alta velocità era nata una Scuola per l'alta quota poiché fra i *records* da conquistare c'era per l'appunto quello d'altezza che i francesi difendevano con particolare accanimento.

Un pilota italiano, Renato Donati, avvezzo alle scalate della stratosfera, meditava da mesi l'attacco al primato che l'aviatore Pierre Lemoin, con tredicimilaseicentosessantuno metri, aveva portato, secondo i tecnici, a un limite di vertigine, difficilmente superabile.

Donati cominciò gli allenamenti ai primi di gennaio del 1934. Guidonia era diventata la sua casa. Dormiva accanto all'*hangar* e tutte le mattine, col sereno e con la pioggia, prendeva il cielo e saliva verso le alte quote per abituarsi al silenzio e all'aria rarefatta che stordiva come una droga.

Un anno prima, aveva conquistato il *record* d'altezza per aerei da turismo, ora puntava al *record* assoluto, deciso a tutto pur di strapparlo a Lemoin che la stampa francese aveva denominato « uomo aquila ».

In quei giorni di gennaio il tempo era bizzarro; Roma era di continuo sotto un pesante soffitto di nubi. Pioveva spesso e le giornate erano piene di nebbia e d'umidità.

Finalmente, come Dio volle, ci fu una schiarita. La mattina dell'11 aprile 1934 il vento si portò via le nubi e l'aria divenne chiara e trasparente. Il prato di Montecelio, ancora nero di pioggia, aveva odore di primavera. Fra l'erba del campo erano già spuntati i ranuncoli.

Il *Caproni 113* costruito apposta per la prova, venne portato fuori della rimessa. Era un biplano dalle ali enormi e sottili, con lunghe zampe e ruote piccole; sembrava una farfalla pigra.

Donati indossò la tuta termoelettrica mentre i meccanici sistemavano nell'interno della carlinga le provviste d'ossigeno: il pasto per il volo.

Alle undici arrivarono al campo i tre delegati dell'Aero Club, il duca Marcello Diaz, il marchese Michele Borea dell'Olmo e il principe Fortunio di Belsito, i cronometristi, i tecnici, il generale Valle, Sottosegretario all'Aeronautica, il comandante Biseo e altri ufficiali.

Donati salì a bordo del velivolo e, dopo aver sistemato i tubi per l'ossigeno di cui aveva una riserva per tre ore, a un cenno del cronometrista decollò. L'aereo s'impennò e puntò in alto in direzione di Tivoli. Più che salire, si arrampicava, annaspando nell'aria con le sue zampe scarne. In pochi minuti scomparve. Non si sentì più neppure il ronzio del motore.

Erano le 11, trentotto minuti e quarantatré secondi. A mezzogiorno, secondo i calcoli, Donati doveva aver raggiunto il massimo della quota. A terra, i minuti non passavano mai. Il cielo era vuoto e silenzioso. Alle 12.45 il velivolo spuntò in una chiazza d'azzurro. Scendeva adagio, appoggiato sulle ali, dondolando in maniera irregolare. Quando toccò il prato rimbalzò e, anziché rullare normalmente, cominciò a girare su se stesso come privo di guida. Un motorista riuscì a saltare a bordo e a spegnere il gas.

Il pilota era svenuto; aveva la testa reclinata sul petto e una mano sui comandi del motore. Gli erano mancate le forze all'ultimo momento. Con una gamba irrigidita premeva sui pedali.

Le prime parole che disse, appena si riprese, furono senza senso. « Male, male », ripeteva. « Ho capotato, non ci voleva... » Aveva gli occhi fissi e smorti: barcollava come un ubriaco. La sua faccia era congestionata, scoppiava di sangue.

« Sono stanco », disse appoggiandosi al motorista che l'aveva soccorso. « Stanco morto, sfinito. Lasciatemi stare... »

Era sbronzo d'ossigeno fino ai capelli.

Dal controllo degli strumenti di bordo risultò che era salito a quattordicimilaquattrocentotrentatré metri. Aveva battuto Lemoin di settecentosettandadue metri.

In venticinque anni, dai quattrocentocinquantatré metri di Latham, il *record* d'altezza era stato portato nella stratosfera.

Dopo qualche ora, Donati tornò in sé del tutto.

« L'aereo », raccontò, « avrebbe potuto salire ancora, ma io ho desistito perché sentivo di essere arrivato al limite della mia resistenza fisica. La forza muscolare si affievoliva via via che salivo e anche i battiti del cuore diventavano sempre più radi. La temperatura esterna era di 56° sotto zero. A causa del freddo, gli organi di comando del velivolo e i fili di crociera s'erano rattrappiti, scorciati. Il motore funzionava perfettamente. L'impressione del vuoto e dell'infinito l'ho avuta dopo i diecimila metri. Il silenzio era diventato frastuono e mi rimbombava nella testa. Al di là dei dodicimila metri gli strumenti hanno cominciato ad appannarsi per via di uno strato di brina. Si vedeva soltanto l'altimetro che segnava quattordicimilatrecento metri. Ho continuato a salire per altri sei o sette minuti, ma era una salita lenta, impercettibile. Il torpore diventava sempre più sensibile, dentro mi sentivo sciogliere. Però, vedevo benissimo. In discesa ho sentito qualche disturbo forse a causa dei miei organi interni che un po' sgretolati si ricomponevano troppo in fretta. Avevo bevuto molto ossigeno e lo stomaco era pesante. A mio parere penso che sia impossibile andare più in alto senza l'uso di uno scafandro o di una cabina stagna. In volo libero, con la sola maschera e un po' di colazione d'ossigeno, al di là di un certo limite c'è pericolo di scoppiare. »

Alla Scuola d'alta velocità di Desenzano erano in corso le prove per un nuovo *record* di Agello. L'Italia puntava a scavalcare i settecento orari per assicurarsi un primato definitivo. Durante un volo d'allenamento, sul solito circuito del Garda, Francesco Agello aveva toccato i settecentotrenta chilometri all'ora, ma non c'erano i cronometristi e il risultato non fu omologato.

Da oltre un anno, il cielo di Desenzano era diventato una pista rumorosa, battuta dall'alba al tramonto dai velivoli da corsa, dotati di ali corte, un po' mozze, e di scafi sottili e penetranti.

L'aereo del *record* aveva un motore di tremila cavalli.

Nel corso di un anno e mezzo la prova era stata tentata dieci volte. Due volte l'aveva tentata il tenente Neri; otto volte Francesco Agello. Ogni volta, però, era fallita per un capello; un po' di foschia, un filo di vento, un po' di crespe nelle acque del lago bastavano per rimandare o per interrompere i tentativi. Fra l'altro, i piloti dovevano disporre di una considerevole carica di pazienza. Il regime di vita, presso la Scuola, era severo e controllato.

Agello, che era fidanzato e doveva sposarsi, dopo ogni volo non riuscito rimandava il matrimonio al giorno del *record*, ma siccome il *record* sembrava inafferrabile, la cerimonia nuziale sfumava come un sogno. La futura sposa, una ragazza di Crema, viveva nei pressi di Desenzano, ma gli incontri col fidanzato erano poco frequenti e sempre sorvegliati. Per evitare rischi, Agello aveva rinunciato anche all'auto.

Il 23 ottobre ci fu finalmente la prova buona. Il tempo non era il più indicato per un volo del genere, ma l'avvicinarsi dell'inverno consigliò di rompere gli indugi.

I controllori vennero portati ai traguardi di Manerba e Moniga; a Desenzano erano arrivati, intanto, gli ingegneri Castoldi, costruttore del velivolo, Piccardi della *Fiat* e Guerra del Centro Studi dell'Aeronautica, inventore, quest'ultimo, del nuovo sistema di controllo fotocronometrico con il quale venivano registrate le immagini dei passaggi a un milleseicentesimo di secondo.

Il velivolo, tutto motore, munito di due minuscole ali e di un piccolissimo scafo, venne tolto dall'*hangar* poco dopo mezzogiorno. Il vento soffiava da sud e si faceva sentire, come disse Agello al termine del volo, con « scoppole » che erano tutt'altro che piacevoli. La superficie del lago era diventata rugosa. Dopo la prova del motore, il cambio dell'olio e la sostituzione delle candele, l'idrocorsa fu collocato sullo scivolo.

Agello indossò la solita, vecchia giacchetta di cuoio, infilò un paio di pantaloni scuri e con in testa un casco imbottito salì al posto di pilotaggio, quasi in coda al velivolo. L'aiutò a sistemarsi nell'abitacolo il motorista della *Fiat,* Virgilio, che nel 1926 aveva accompagnato i piloti dall'alta velocità in America per le corse della Coppa Schneider.

Alle 14.56 ebbe inizio la prova. Dopo una corsa di sessantaquattro secondi durante la quale aprì nelle acque del lago un solco profondo, sollevando zampilli di spuma, il velivolo decollò. Per evitare che lungo il percorso il pilota potesse approfittare di qualche picchiata, il volo, per disposizione della Federazione Aeronautica Internazionale, doveva svolgersi a una quota non superiore ai quattrocento metri. Divorati i primi venti chilometri, e compiuta una virata spettacolare, quasi facendo perno su se stesso, Agello si lanciò sul primo passaggio. Il rumore del motore, tirato al massimo, rimbalzava da una sponda all'altra del lago e aumentava di fragore come se i monti gli facessero da cassa armonica. Tremavano le case sistemate lungo la riva e rimbombava il cielo.

L'idrovolante passò prima su Manerba, poi su Moniga, le due basi di controllo distanti tre chilometri una dall'altra. Al primo passaggio fu registrata la velocità di 705,882 chilometri all'ora; al secondo di 710,432. Agello volava come sui binari, senza uno sbandamento e senza un sussulto. La traiettoria della macchina era perfetta e questo dimostrava l'eccezionale abilità del pilota. A ogni passaggio l'idrocorsa lasciava un vuoto nell'aria; era una raffica di vento.

La velocità del terzo passaggio, il penultimo, fu di 711 chilometri orari; quella del quarto di 709,444. Il *record* era crollato. Agello aveva battuto se stesso.

La manovra dell'ammaraggio fu agile e rapida. L'aviatore uscì dall'abitacolo agitando una mano. Un aviere issò sul velivolo una bandiera tricolore e appese all'elica un ramo di lauro. Il volo era durato quindici minuti.

Soltanto alle nove di sera, mentre i piloti della Scuola erano a cena, furono comunicati i dati ufficiali della prova. La media era stata di 709,202 chilometri orari.

Alla fine del pranzo squillò il telefono. Da Roma, il generale Valle chiamava Agello. Il pilota balbettò qualcosa poi, d'istinto, si mise sull'attenti. Per filo, lo avevano promosso ufficiale. Fu difficile avere da Agello un racconto dettagliato del volo. Era timido, un po' scontroso, avaro di parole.

« Mi sono preparato a lungo », disse, « rinunciando a tutto, anche a sposarmi. La giornata non era delle più adatte. Se la visibilità fosse stata migliore, certamente avrei potuto volare più veloce. All'uscita da ogni virata mi trovavo al buio. La foschia, infatti, m'impediva di ve-

dere i punti di riferimento scelti durante le prove e situati più lontano delle basi che, invisibili, sfilavano sotto il velivolo. Il vento era di traverso, spesso teso e molesto. Senza vento, la media sarebbe stata più alta... »

Non disse altro. Il poco che disse, anzi, gli sembrò troppo. Per cinque anni, Francesco Agello rimase l'uomo più veloce del mondo; il suo *record*, che aveva fatto gridare al miracolo, venne superato di trentasette chilometri nel dicembre del 1939 dal tedesco Dieterle, ma l'aereo di Dieterle era un terrestre.

La generazione degli aeroplani da gara era sulla via del tramonto; si avviava alla fine anche un lungo periodo di pace durante il quale l'Italia aveva conquistato decine di primati, contendendoli alla Francia, all'Inghilterra e agli Stati Uniti le cui aviazioni erano considerate fra le più potenti e attrezzate del mondo. L'impresa di Donati, battezzato nell'ambiente aeronautico « Scalanubi », riaccese la competizione intorno al *record* d'altezza e richiamò in lizza gli inglesi i quali, dopo il successo di Uwins nel 1932, avevano rinunciato a gareggiare nella specialità.

Anche le donne avevano il loro primato d'alta quota e secondo una tradizione che pareva destinata ad essere appannaggio della Francia, in campo femminile la « Scalanubi » del momento era la francese Marisa Hilz che il 19 agosto 1932 aveva raggiunto undicimiladuecentottantanove metri di altezza. In Italia, l'aviatrice di maggior prestigio era la marchesa Carina Negrone, una bella ragazza bruna di ventiquattro anni, dagli occhi accesi e vivaci, col naso sottile e la bocca ben cesellata. Il 20 giugno 1935, a Montecelio, pilotando un aereo del reparto speciale per i voli in quota, Carina Negrone s'aggiudicò il primato mondiale d'altezza superando i dodicimila metri, che aggiunse al *record* per idrovolanti conquistato a Genova l'anno prima.

Seduta al bordo del campo, con un linguaggio fatto di molti gesti e di poche parole, tipico degli aviatori, Carina raccontò in termini semplici e scarni il suo volo nella stratosfera. Aveva ancora gli occhi dilatati per lo sforzo e le mani scosse da un leggero tremito.

« Mi sono allenata sotto la direzione del colonnello Biondi e ho avuto per guida preziosa, in ogni istante, il maggiore Pezzi. Ho fatto diverse salite preliminari toccando di volta in volta i cinquemila, i settemila e gli ottomila metri. Ieri mi sono spinta fino a diecimila metri e ho avuto subito la sensazione che senza fatica sarei riuscita a superare il limite stabilito dalla Hilz.

« Stamattina, alle 6.30 ero già sul campo. Durante la notte avevo dormito come un sasso. Ero tranquilla e distesa. Dopo una lunga visita medica ho cominciato a vestirmi con indumenti che erano tutt'altro che femminili. C'era fra l'altro una maglia di lana pesante e una tuta riscaldata elettricamente sul tipo di quella usata da Donati. Appena a bordo, mi sono guardata attorno come fanno di solito gli allievi il giorno del primo volo. Incontrai gli occhi di tutti. Strinsi i denti e dissi a me stessa: 'Carina, metticela tutta, devi diventare la donna... più alta del mondo...' La salita è stata lenta e progressiva; ho raggiunto i diecimila metri senza soffrire alcun disturbo. Per un minuto mi sono tolta la maschera; ho voluto provare a respirare aria libera. Non ho sentito nulla. L'aereo saliva bene, il motore andava a dovere. Soltanto usciva un filo d'olio che polverizzato finiva sul parabrezza e gelava subito. Sotto, la vista era stupenda. Volavo in tondo, toccando Viterbo, Avezzano, Frosinone, poi tornavo sul mare. Sull'orizzonte c'era un po' di foschia, cielo e terra sfumavano nello stesso colore. Smisi di salire quando fui certa di aver superato con larghezza il *record* della collega francese. Avrei potuto raggiungere una quota superiore, ma l'olio usciva con troppa insistenza e diventava crosta sul vetro del parabrezza e sugli occhiali. La discesa è stata più lenta della salita. A ottomila metri la crosta d'olio ha cominciato a sciogliersi e a imbrattarmi la faccia. Era una crema di bellezza alla quale non ero abituata... » Fece una pausa e aggiunse: « A mio giudizio la navigazione stratosferica, più economica dell'altra, diventerà presto un sistema di volo comune. Il giorno, poi, che gli aerei avranno una cabina stagna, i dodicimila metri che oggi costituiscono un *record* saranno una quota abituale... Domani... intanto adesso... sono la donna più alta del mondo... »

Quattro mesi dopo l'impresa di Carina Negrone, scoppiò la guerra con l'Etiopia. L'Aeronautica attraversava un momento di crisi poiché gran parte del materiale di volo era in via di sostituzione o di rinnovamento. Molti aerei erano ormai alle soglie della vecchiaia; per via di

un lungo, onorevole stato di servizio erano diventati macchine dal fiato corto e dalla resistenza limitata, soprattutto in previsione delle dure fatiche di un conflitto.

In Etiopia non fu tanto difficile volare quanto organizzare i voli e difatti, nel breve periodo che precedette le operazioni, fu necessario costruire ventinove aeroporti in Eritrea e cinquantaquattro in Somalia, dotando gli uni e gli altri dell'indispensabile per mantenere in efficienza una forza di cinquecento velivoli in zone sprovviste di ogni risorsa.

Secondo i critici militari, la campagna etiopica doveva essere lunga e aspra perché l'arma aerea, in territorio etiopico, non sembrava trovare le condizioni migliori per un rendimento concreto data la mancanza di veri e propri obiettivi come centri industriali, ferrovie, dighe, centrali elettriche, eccetera. Gli aeroplani, perciò, si sarebbero dovuti limitare a svolgere un compito soltanto esplorativo o di collegamento fra le colonne in marcia rinunciando alla loro vera funzione che consisteva nell'aggredire e sgretolare il dispositivo nemico. La guerra, invece, durò sei mesi appena e il merito di tale rapidità fu per l'ottanta per cento dell'Aeronautica la quale, dal primo all'ultimo giorno del conflitto, tenne sotto controllo i movimenti dell'avversario, ne attaccò e disperse i reparti e provvide, con estenuanti, metodici voli di ricognizione, a risolvere il mistero dell'Etiopia, paese che sotto certi aspetti per le sue montagne selvagge, per i deserti di sale, per le piane desolate e polverose aveva i tratti crudeli e inospitali delle terre lunari.

I protagonisti della vicenda furono uomini e macchine, ma mentre il nome degli uomini per mancanza di combattimenti impetuosi venne talvolta dimenticato, quello degli aerei rimase sempre vivo e presente. Fra i tanti, uno s'impose di forza: il *Caproni 133*. In sette mesi, i cinquecento aerei che parteciparono alla guerra etiopica fecero settemilacinquecento voli e tennero il cielo per oltre quarantunmila ore. I bombardieri portarono a termine 637 missioni, spesso a quote minime impiegando oltre che le bombe, le mitragliatrici di bordo, mentre la ricognizione svolse millesettecentodieci operazioni tattiche e settecentosessantadue esplorazioni lontane, volando per circa tremila ore.

In Etiopia l'insidia era dappertutto; gli occhi degli osservatori e dei piloti si perdevano fra montagne e vallate che erano abissi. Spesso non si notavano tracce d'uomini né segni d'accampamenti, eppure gli uomini c'erano, spesso numerosi come termiti, nascosti nelle boscaglie o nelle crepe del terreno, a riparo delle forre o dei sassi che in certe località parevano piovuti dal cielo come grandine.

Il caldo creava sbarramenti pericolosi; sovente i velivoli si staccavano dai campi, si sollevavano di qualche metro, barcollavano nell'aria infuocata e precipitavano più pesanti del piombo. I voli sulla Dancalia furono una sofferenza per i piloti e per gli aerei. Non esisteva zona più selvaggia e deprimente in tutta l'Africa. I monti erano franati ai bordi della pianura come per effetto di un cataclisma. La terra era calva, arroventata; qua e là le chiazze di sale mandavano riverberi di specchio. Chi s'avventurava sulla Dancalia metteva in bilancio, in caso d'avaria, tre ipotesi, due delle quali erano senza via d'uscita. Cadere sulle montagne e finire in mano degli abissini che sgozzavano senza pietà o precipitare nella piana salata e morire lessato dal sole e divorato dalla sete. Chi, invece, aveva con sé la fortuna poteva atterrare con più o meno dolcezza nella zona del Birù dove si trovavano alcuni capisaldi italiani e salvarsi. Ma il pericolo dei razziatori Uollo-galla era comune a tutti e tre i posti e gli Uollo-galla erano quei tali guerrieri che per un principio d'onore, vecchio come la pioggia, non potevano prendere moglie se prima non avevano ucciso un certo numero di nemici di cui portavano, al collo, ambiziosi trofei.

Restano memorabili nella storia della guerra etiopica i bombardamenti in massa su obiettivi militari e concentramenti di truppe compiuti a Mai Mescic, Abbi Addi, Quoram, Amba Alagi, Dessié, Neghelli, Giggiga, Harrar, Sessabaneh e Gorrahei.

In Abissinia, per la prima volta, sebbene in maniera rudimentale, fu compiuto il rifornimento in volo e successe quando si profilò l'urgente necessità di bombardare Neghelli dove Ras Destà aveva concentrato un forte esercito con il quale, su suggerimento di consiglieri europei, si proponeva di aggirare alle spalle lo schieramento italiano e di marciare su Mogadiscio. Neghelli, per la sua distanza dalle basi italiane, non poteva essere attac-

cata né da terra né dall'aria. Nessuno dei nostri velivoli aveva l'autonomia sufficiente eppure il bombardamento era indispensabile per evitare una minaccia che, portata a termine, avrebbe potuto provocare un disastro.

Graziani radunò gli aviatori e con la voce che sembrava un ruggito disse: « So che chiedo l'impossibile ma lo chiedo lo stesso. Saranno compiute delle prove e in base ai risultati si deciderà. I consiglieri europei hanno detto a Ras Destà che non ce la faremo. A voi l'ultima parola!... »

Il generale Mario Bernasconi, comandante dell'Aviazione somala, il colonnello Virgilio Rigolone comandante del 7° Stormo, il maggiore Emidio Liberati comandante del 25° Gruppo e i comandanti dell'8ª e della 9ª Squadriglia, capitani Ebner e Laguzzi tennero consiglio e decisero di provare. Un *Caproni 101 bis,* caricato al massimo di carburante e di bombe, eseguì l'esperimento di consumo volando intorno al campo. Il velivolo rimase in aria cinque ore e cinque minuti. La prova era fallita; difatti per bombardare Neghelli con qualche probabilità di ritornare alla base i *Caproni* dovevano disporre di un'autonomia di almeno sei ore. Ciò non ostante, nessuno pensava di rinunciare. Il Quartier Generale suggerì di usare come trampolino il campo di Dolo, più vicino di circa quaranta chilometri al confine, ma a Dolo c'era una pista troppo corta per aeroplani così lenti e pesanti. Per allungarla di almeno cento metri ci sarebbero voluti otto giorni e nel giro di una settimana Ras Destà avrebbe potuto mettersi in marcia secondo il suo piano che era ambizioso, ma realizzabile.

Alcuni piloti s'offersero come volontari suicidi, ma proprio mentre veniva esaminata l'offerta, gli specialisti con una trovata geniale fornirono al Comando la chiave del successo. Si trattava di un grosso imbuto di metallo con uno strano tubo a doppio gomito che avrebbe permesso di rifornire i *Caproni* durante il volo. Bastava sistemare sul pavimento della fusoliera un certo numero di latte di benzina da travasare nel serbatoio supplementare per mezzo del miracoloso strumento. Con la pompa a mano, poi, il carburante sarebbe passato nei serbatoi alari e da questi ai tre motori, seguendo il circuito regolare. La trovata aveva del miracoloso.

L'azione fu organizzata nel corso della notte. Gli equipaggi furono ridotti a tre persone e gli aerei riempiti di bombe, spezzoni e benzina.

Il decollo avvenne all'alba del 14 dicembre 1935. Fu lento, difficile, quasi impossibile per via del peso delle macchine e per il fondo sabbioso della pista. A uno a uno i quindici *Caproni* presero il cielo e si misero in rotta verso il sole. Col favore del vento arrivarono sull'obiettivo in anticipo. Nella luce del giorno apparvero verdi foreste e colline azzurre e corsi d'acqua e piste battute da cammelli e da greggi che camminavano in fila e parevano la processione degli animali verso l'Arca di Noè.

Fu impartito l'ordine di sganciare. Le bombe centrarono i bersagli e li trasformarono in roghi.

Il viaggio di ritorno fu possibile mediante l'impiego del « prodigioso » imbuto; cinque velivoli furono costretti a dirottare su Dolo, gli altri scesero sul campo di Lugh, ma appena a terra i motori, al limite della sete, s'arrestarono a bocca spalancata.

« *All'Aviazione* », scrisse Badoglio nel suo rapporto finale, « *affidai i compiti che le truppe non potevano assolvere; inseguire le forze nemiche, disperderle e annientarle.* »

I piloti, non avendo rivali in aria combattevano direttamente con i soldati delle trincee e talvolta, come già era successo nella prima guerra mondiale, gli aerei precipitarono fulminati da pallottole di fucile o di mitraglia.

Nei cieli d'Etiopia non ci furono i Baracca, i Ruffo, i Piccio, gli Scaroni, i Dell'Oro, gli Ancillotto, ma ciò non ostante la guerra volle i suoi morti e pretese molti sacrifici. I comunicati ufficiali delle operazioni furono centosettantasei; in centoventisei si parlò del contributo dell'Aeronautica alla rapida conclusione del conflitto.

Alcuni aviatori, come Minniti e Locatelli, sostennero a terra, accanto ai loro velivoli, il combattimento che gli era stato negato in cielo.

Minniti, infatti, partito dal campo di Gorrahei per una ricognizione su Dagabur, caduto in territorio nemico, assalito da guerriglieri etiopici si difese con l'arma dell'aereo fino all'ultimo colpo. Ridotto un san Sebastiano per le numerose ferite, dovette cedere e venne decapitato. La sua testa, conficcata in cima a una picca fu portata in giro da un villaggio all'altro come una bandiera di vittoria.

Locatelli, asso della prima guerra mondiale, volatore su Vienna e transvolatore delle Ande all'epoca dell'aviazione eroica, morì nell'eccidio di Lekemptì il 26 giugno 1936 mentre con il generale Magliocco, il colonnello di Stato Maggiore Calderini, i capitani Galli e Dramnis, l'ingegnere Prasso, il tenente Gabelli, padre Borello e altre sette persone si recava a ricevere la sottomissione di un capo indigeno. Il gruppo, durante la notte, sostò sul campo di fortuna di Bonaya. La zona era solitaria, favorevole alle imboscate. Con il buio, gli uomini di Ras Immirù che vivevano sbandati fra il deserto e la boscaglia, attaccarono l'equipaggio e ne fecero strage. La difesa fu lunga, accanita, disperata, ma non valse ad evitare la carneficina.

Il cielo era ancora caldo per la guerra etiopica che in Spagna cominciò una rivoluzione la quale in breve tempo si tramutò in conflitto internazionale.

Si può dire che la rivoluzione spagnola fu iniziata in aereo poiché furono per l'appunto dodici trimotori italiani da bombardamento che al comando del tenente colonnello Ruggero Bonomi, ex aiutante di volo di De Pinedo, attaccarono le navi repubblicane a Gibilterra e protessero lo sbarco ad Algesiras delle prime truppe franchiste provenienti dal Marocco.

Degli equipaggi facevano parte tre ufficiali del Reparto Alta Quota, Ettore Muti che era ufficiale di complemento e il giornalista aviatore spagnolo, Bolin.

Partito da Elmas, in Sardegna, Bonomi arrivò a Melilla con nove aerei; durante il viaggio di trasferimento tre apparecchi andarono perduti: quello del tenente Angelini che scomparve in mare; quello del tenente Mattalia che precipitò mentre tentava un atterraggio di fortuna nel Marocco Francese e quello pilotato da Lo Forte e Ferrari che, costretto a scendere, fu sequestrato dalle autorità coloniali francesi, impegnate fino al collo con il governo repubblicano di Madrid.

I velivoli erano stati richiesti da Franco per bilanciare l'arrivo in zona rossa di tredici bombardieri *Potez 54* inviati via mare da Marsiglia e di altri dodici apparecchi giunti in volo con equipaggi francesi.

Gli aviatori italiani, come in una storia cinematografica, si arruolarono nel *Tercio* che era la Legione Straniera spagnola e presero nomi di battaglia, scelti a caso, che furono i nomi con i quali recitarono la loro parte eroica durante il sanguinoso dramma spagnolo.

L'operazione del passaggio dello stretto, da Ceuta ad Algesiras, venne preparata in fretta, come richiedevano le circostanze e com'è regola delle rivoluzioni che sono avvenimenti che si scatenano improvvisi. Cinque piroscafi carichi di truppa e materiali, con la scorta di una piccola cannoniera, di due idrovolanti e di quattro ricognitori si accinsero a salpare non ostante il tiro delle navi che montavano la guardia dalla rada di Gibilterra.

Ai velivoli italiani, senza più contrassegni di nazione, toccò il compito di tenere a bada un cacciatorpediniere repubblicano e di dare il via al convoglio.

All'esito dell'impresa era legata la sorte della rivoluzione.

« Le navi », raccontò Bonomi che aveva assunto il nome di battaglia di Francesco Federici, « tardavano a muoversi. La presenza di un caccia, che attaccato con le bombe se la diede a gambe e si rifugiò nel porto di Gibilterra, mandò a monte il primo tentativo di salpare. Finalmente, disposti in colonna, i battelli uscirono dal porto e misero la prua su Algesiras da dove uscì, per incontrarli, una minuscola torpediniera. All'improvviso si vide in lontananza la sagoma scura di un cacciatorpediniere il quale, proveniente da Tangeri, navigava a tutto vapore. Lo attaccammo con le bombe di bordo; fece due rapide accostate poi aprì il fuoco, violento ma disordinato. Al secondo attacco mi buttai in picchiata; mentre scendevo vidi passare davanti al muso del mio aeroplano un grappolo di bombe sganciate da un altro aereo. Quella corrida, combattuta fra mare e cielo, si concluse con l'affondamento della nave nemica. La lotta era alle sue prime battute. Durò tre anni e ogni giorno diventò più testarda e più crudele... » Da principio, da una parte e dall'altra, le forze aeree erano quasi insignificanti; i nazionalisti avevano tredici velivoli in tutto, i repubblicani trenta. Presto, però, le forze governative con l'invio di materiale francese e russo e con l'arrivo in Spagna di piloti di varie nazionalità, richiamati un po' dall'ideale politico e un po' dalla vistosità dei premi di ingaggio, si rimpolparono e diventarono aggressive.

Dalla parte di Franco c'erano i bombardieri, ma mancava la caccia ed era come dire che c'era il martello, ma

senza il manico. I primi dodici *CR 32*, con altrettanti piloti e otto specialisti, arrivarono dall'Italia il 14 agosto 1936; fecero sosta a Melilla dopo di che si trasferirono a Siviglia. Erano passati appena sette giorni dall'arrivo, che il tenente Ceccherelli ottenne la prima vittoria contro un *Nieuport* nel cielo di Cordova.

La presenza di velivoli francesi sembrò dare al tempo una spinta all'indietro; le cronache dei voli e dei duelli, infatti, parevano quelle della vecchia guerra mondiale; i nomi delle macchine erano pressappoco gli stessi e identici, per ardimento, parevano i piloti. Fu in quei giorni, che i « mori » di Franco battezzarono i nostri velivoli *Cucarachas,* vale a dire grossi scarafaggi neri con le ali.

Come all'epoca lontana dei combattimenti nel cielo del Carso, del Montello, della Bainsizza, anche in Spagna si cominciò a parlare di assi. Il tenente Adriano Mantelli di Parma, che combatteva sotto il nome di Arrighi, diventò l'uomo del momento. Il 10 novembre conseguì la prima vittoria contro un *Nieuport;* sei giorni dopo vinse il secondo duello, poi il terzo, il quarto e il quinto che fu una vittoriosa doppietta contro due bombardieri del tipo *Potez 54*.

La guerra aerea ricalcava in tutto le orme di quella passata; gli uomini si davano battaglia secondo la tecnica dei combattimenti antichi; si scrutavano da nube a nube, saggiavano uno le forze dell'altro poi s'avvinghiavano come lottatori, in prese strette, guardandosi negli occhi attraverso il minuscolo vetro del parabrezza. Era tornata l'epoca del volo garibaldino, spregiudicato, acrobatico, individuale. L'epoca, per dirla in altre parole, del volo all'italiana, fatto di pazzia e di furberia dato che la pazzia è anch'essa una maniera di essere furbi.

Ogni pilota aveva il suo modo di volare e di combattere; nei cieli di Spagna c'era spettacolo tutti i giorni; nella luce incandescente di giornate africane e nel tenue grigiore di giornate nordiche.

Dopo i velivoli italiani e francesi, fecero la loro comparsa gli aerei tedeschi e russi.

I russi avevano mandato sul fronte spagnolo bimotori metallici del tipo *SB 2 Katiuska* che operavano da cinquemila metri di quota e aerei da caccia di forma strana, un po' simili ai *Curtiss,* con il muso tozzo e piatto che i combattenti nazionalisti chiamavano *chatos.*

Un altro pilota di cui le cronache della guerra spagnola s'occuparono a lungo fu il cacciatore Ernesto Botto, il leggendario « gamba di ferro ». La storia di Botto cominciò un giorno in cui gli aviatori legionari erano in caccia libera, vale a dire in volo senza obiettivi, alla ricerca di « preda » nel gran pascolo delle alte quote. La comparsa della caccia nemica diede luogo a un carosello indemoniato. All'improvviso Botto sentì una forte esplosione nel pozzetto di pilotaggio e si trovò in vite. Il dolore gli impedì di rendersi conto dell'accaduto. Davanti agli occhi vedeva buio, il sangue gli picchiava nella testa dove aveva il fuoco. Tentò di chiudere la manetta del gas e di rimettere in linea l'aeroplano, ma la macchina non rispondeva ai comandi. Filava verso terra come attirata da una calamita. Botto diede un'occhiata in basso e vide che la gamba destra non era più sulla pedaliera. Una pallottola esplosiva gli aveva frantumato l'arto. Raccolse il piede reciso e lo mise sul seggiolino; al posto del piede legò una correggia con la quale poté azionare il timone e rimettere il velivolo in assetto di volo. Il sangue gli usciva a fiotti e col sangue se ne andavano a poco a poco le forze. Scavalcò l'Ebro e puntò sul campo di Sanjurjo dove riuscì ad atterrare in maniera perfetta. Era senza freni, un proiettile gli aveva spezzato i tiranti; il ruotino di coda era bucato. Di vivo, Botto aveva soltanto gli occhi che erano sbarrati e lustri; il fiato gli stringeva la radice della gola, le mani e il viso erano di cera. Lo salvarono all'ospedale di Saragozza con dieci trasfusioni di sangue. Nel suo stato di servizio aveva centoventitré voli di guerra, una medaglia d'oro al valor militare e venti velivoli nemici abbattuti.

Uno degli episodi più clamorosi nella storia della guerra aerea in Spagna fu quello che accadde nell'isola di Majorca ed ebbe come protagonista il maggiore pilota Luigi Gallo.

A Majorca era sbarcato, con aerei, un presidio repubblicano di seimila uomini che subito s'erano messi in marcia per organizzare a difesa la città di Palma. Durante la notte, prima dell'arrivo dei repubblicani, giunse nel porto di Palma un piroscafo italiano con a bordo alcuni apparecchi da caccia. I velivoli furono scaricati e montati prima dell'alba. Appena un *CR 32* fu pronto, il maggiore Gallo partì. Da solo, nel giro di appena un'ora, mise

fuori combattimento tutti gli aeroplani nemici; alcuni li abbatté in duello, altri li distrusse al suolo.

Il conflitto spagnolo durò trentadue mesi; la guerra aerea finì il 5 febbraio 1939 allorché il gruppo « Asso di bastoni » piombò sul campo di Villajvilga nei pressi della frontiera francese e distrusse gli ultimi ventotto aerei repubblicani. In complesso furono eseguiti 86.420 voli per 135.265 ore; i combattimenti aerei furono duecentosessantasei durante i quali vennero abbattuti novecentotré aeroplani avversari mentre quaranta furono distrutti al suolo. Dalla Spagna non fecero ritorno centosettantacinque piloti italiani.

Mentre la guerra civile spagnola era in atto, in Italia gli uomini da *record* continuavano a collezionare successi.

L'Inghilterra aveva battuto il primato d'altezza conquistato da Donati e poi dal francese Detré, superando i quindicimila metri, una quota che a quell'epoca era considerata il soffitto del cielo. Il mattino del 7 maggio 1937, il tenente colonnello Mario Pezzi con un *Caproni 161* raggiunse i 15.655 metri, vale a dire che volò quattrocentotrentadue metri più alto di Swain il quale era il *recordman* del momento.

Pezzi, per la prova indossò uno speciale scafandro stratosferico che consisteva in una tuta di gomma rigorosamente stagna con una specie di elmo metallico munito di visiera di vetro riscaldata elettricamente. Il costume era un'anticipazione dell'attuale tuta spaziale e il pilota, come quelli di oggi che navigano nell'infinito, aveva un aspetto grottesco, da marziano.

Ventitré giorni dopo, un altro inglese, il tenente Adam superò Pezzi e per sedici mesi, con una puntata a sedicimilaquattrocentoquaranta metri, mantenne il titolo di « Scalanubi » mondiale.

Pezzi non cedette, incassò il colpo, s'allenò con puntiglio e appena Caproni ultimò l'aereo a cabina stagna, progettato da Verduzio, prese il volo e il 22 ottobre 1938 salì a diciassettemilatrentotto metri aggiudicandosi un primato che resistette per dieci anni. Crollò per la comparsa dei *jets* che è come dire che non fu mai battuto perché il reattore è velivolo d'altra generazione, destinato, per « natura », ai voli in quota.

In Europa, l'aria sapeva di fuoco; l'Aeronautica cominciò a mobilitare uomini e macchine. Nello scorcio di tempo fra la mobilitazione e la guerra, l'Italia conquistò altri due *records* con i quali portò a centodieci il numero dei primati internazionali realizzati dal 1° aprile 1927 al 1° novembre 1939.

Sul tragitto Istres-Damasco-Parigi di 6290 chilometri ci fu battaglia fra i nostri equipaggi e quelli di Francia e d'Inghilterra, in possesso di velivoli studiati apposta per la corsa. L'Aeronautica italiana partecipò invece alla gara con nove apparecchi di serie adibiti al bombardamento veloce. La prima tappa fu compiuta alla media di quattrocentoventi chilometri orari mentre la seconda, a causa del vento contrario, venne percorsa a trecentosessanta. Inglesi e francesi superarono di un'inezia i trecento all'ora e uscirono dalla competizione clamorosamente sconfitti.

Alla Istres-Damasco-Parigi seguì una seconda corsa, basata anch'essa sulla velocità; un volo dall'Italia al Brasile, compiuto in due tappe con tre aerei terrestri *S. 79* che erano i normali velivoli da bombardamento dell'Armata dell'aria. Alla gara parteciparono il colonnello Biseo, i capitani Paradisi, Moscatelli e Castellani e i tenenti Mancinelli e Bruno Mussolini. Il volo, che comprendeva il passaggio di un mare, di un deserto e di un Oceano si sarebbe potuto compiere un anno prima, quando cioè gli stessi aeroplani si iscrissero alla corsa New York-Parigi la quale, disertata da tutti si trasformò, poi, nella Istres-Damasco. Le tappe furono Dakar e Rio, una venne superata in dieci ore e quarantasette minuti, alla media di quattrocentoventinove chilometri orari, l'altra in tredici ore e trentacinque minuti, a trecentonovantatré chilometri all'ora.

La partenza avvenne la mattina del 24 gennaio 1938 da Guidonia; gli aerei erano stati battezzati « Sorci Verdi » che in altre parole significava *mirabilia*. In realtà si trattava di macchine velocissime e maneggevoli, con tre motori e l'ala bassa, che fin dai primi voli si guadagnarono la qualifica di velivoli ultramoderni.

Il *raid* non fu né facile né liscio; vento e tempeste di sabbia prima, nubi e raffiche di pioggia dopo, misero a dura prova uomini e macchine.

Come di consueto, l'Oceano offrì ai piloti il suo caratteristico odore di tempesta e un tempo d'inferno; come

sempre era una strada piena di sorprese e di pericoli. Due dei tre velivoli atterrarono a Rio con un solo balzo da Dakar; il terzo, quello di Moscatelli, fu costretto a scendere a Natal per avarie a un motore, ma ciò non ostante compì i tremiladuecento chilometri della traversata oceanica alla stregua degli altri anche se fu costretto a camminare zoppo per tutto il tragitto.

Trecentomila persone in festa accolsero a Rio de Janeiro i nostri aviatori; i nomi di Biseo, Paradisi, Moscatelli, Castellani, Mancinelli e Bruno Mussolini s'aggiunsero a quelli dei grandi transvolatori fra i quali facevano spicco Balbo, Ferrarin, Del Prete, De Pinedo eccetera.

L'Africa Orientale e la Spagna avevano assorbito gran parte della vitalità dell'Aviazione italiana.

In Africa erano stati mandati complessivamente ottocento aerei e più di duecento motori mentre per la Spagna, dal luglio del 1936 all'aprile del 1939, erano partiti oltre settecentotrenta apparecchi e altrettanti motori. In quattro anni, perciò, all'Aeronautica erano stati sottratti, per esigenze belliche, millecinquecentotrenta aeroplani che erano certamente qualcosa anche se si trattava di materiale un po' antiquato e se tale cifra rappresentava una parte non rilevante della produzione nazionale.

Nel settembre che precedette la guerra era in corso il famoso programma « R » detto anche il programma dei tremila velivoli poiché tanti ne dovevano essere costruiti per rimodernare e potenziare la flotta dell'aria in previsione degli eventi che maturavano nel mondo.

Anche se il cannone tuonava già un po' dappertutto e il cielo si riempiva di fuoco, l'Italia sembrava decisa ad assumere un ruolo d'attesa.

Mussolini, infatti, in un appunto riservato per il Re, che recava la data del 27 maggio 1939, scrisse: « *Ho spiegato in una memoria a Von Ribbentrop, all'epoca del convegno di Milano, i motivi per cui il nostro Paese ha bisogno di un periodo di preparazione che può andare a tutto il 1942. Ho detto che occorre un periodo di pace di durata non inferiore a tre anni. È solo dal 1943 in poi che uno sforzo bellico può avere le più grandi prospettive di vittoria. Un periodo di pace è necessario all'Italia per le seguenti ragioni*: a) *sistemare militarmente Libia, Albania e pacificare l'Etiopia dalla quale deve uscire una armata di mezzo milione d'uomini;* b) *ultimare la costruzione e il rifacimento delle sei navi di linea attualmente in corso;* c) *rinnovare tutte le nostre artiglierie di medio calibro... realizzare l'Esposizione del 1942 che può fornirci valuta;* f) *effettuare il rimpatrio degli italiani dalla Francia;* g) *ultimare il già iniziato trasferimento di molte industrie di guerra dalla valle del Po nell'Italia meridionale;* h) *approfondire i rapporti non solo fra i governi ma anche fra i popoli dell'Asse al che gioverebbe indubbiamente una distensione dei rapporti fra Chiesa e nazismo, distensione che è anche molto desiderata dal Vaticano...* »

Tale intenzione, che era alla base della sua politica, Mussolini l'esternò in seguito anche al capo del Governo spagnolo Francisco Franco con una nota, *strettamente confidenziale,* che recava la data dell'8 aprile 1940. La nota fra l'altro diceva: « ... *Per rendere sempre più ermetico il blocco attorno alla Germania, gli alleati si propongono di strangolare i neutrali che hanno, con essa, i confini comuni. Per quanto riguarda l'Italia essa non può, alla lunga evitare di entrare in guerra e quando lo farà sarà a lato della Germania. La data in cui questo evento si verificherà non può essere prevista; questa dipenderà dalle misure degli alleati, misure che diventano sempre più iugulatorie. È mio intendimento di ritardare sino al possibile l'evento di cui Vi parlo, ma non so se potrò riuscirvi...* »

Il Papa seguiva con ansia lo sviluppo degli eventi. In data 24 aprile anche Pio XII inviò un messaggio personale al Duce per spronarlo a perseverare nei suoi propositi di pace. « *Conosciamo infatti* », scrisse il Santo Padre, « *per averli attentamente seguiti raccomandandoli a Dio, i nobili sforzi coi quali Tu volesti da prima evitare e quindi localizzare la guerra; e pur dolenti che alle Tue sollecitudini non arridesse intero il successo, fummo lieti che si riconoscesse anche a Te l'alto merito di aver trattenuto il flagello in determinati confini... Non dubitando del Tuo perseverante lavoro sulla linea che Ti eri prescritta, Noi supplichiamo il Signore di assisterti in un'ora di tanta gravità per i popoli e di tanta responsabilità per chi tiene le redini del Governo. E per la paternità universale, che è propria del Nostro Ufficio, formuliamo dall'intimo del cuore il voto ardente che siano risparmiati all'Europa, grazie alle Tue iniziative, alla Tua fermezza,*

al Tuo animo d'italiano, più vaste rovine e più numerosi lutti; e in particolar modo sia risparmiata al Nostro e al Tuo diletto Paese una così grande calamità... »

Non ostante le buone intenzioni, per ragioni che ancora adesso sono motivo di discussione e di polemica, i fatti andarono diversamente.

Il 10 giugno 1940 scoppiò la guerra.

La situazione velivoli era la seguente: millesettecentonovantasei aerei di pronto impiego e cinquecentocinquantaquattro destinati ai vari usi. Ne esistevano cinquecentoventi efficienti presso le ditte costruttrici e quattrocentoventisei in riparazione. In tutto, perciò, c'era una forza di tremiladuecentonovantasei macchine con una disponibilità di oltre seimila piloti.

La lotta si profilò subito durissima; gli aviatori l'affrontarono con uno spirito particolare facendo ricorso alla loro esperienza e alla loro raffinata qualità di volatori, dimostrata in tutte le circostanze; in pace con la conquista di numerosi primati e con le clamorose crociere atlantiche; in guerra, attraverso cinque conflitti combattuti nel giro di appena trent'anni.

Dal punto di vista geografico, l'Italia si trovò a combattere fra 56 paralleli e 60 meridiani; nei deserti d'Africa e nelle steppe russe, sotto i cieli torbidi e ostili del Nord e quelli puri e assolati del Mediterraneo.

I primi due fronti che s'aprirono furono quello occidentale, contro la Francia e il libico contro l'Inghilterra. Sulla « Quarta Sponda », al comando di Italo Balbo, Governatore della Colonia, c'erano tre stormi da bombardamento, tre gruppi da caccia e uno d'assalto, tre gruppi di aeroplani del tipo *Ghibli* disarmati e due gruppi per la ricognizione tattica. In tutto duecentocinquanta apparecchi di cui un terzo inefficienti.

Balbo non nascose a nessuno le difficoltà della posta in gioco; lo disse a parole chiare a Palazzo Venezia, lo mise per iscritto in un documento pieno d'amarezza e di lucidità politica, ma i suoi avvertimenti non servirono a nulla.

Da soldato, accettò il peso e la responsabilità del comando. Nei primi giorni di giugno, gli inglesi erano particolarmente attivi in quella specie d'alto mare di sabbia e di sassi che era il deserto della Marmarica. Con le loro fantomatiche camionette corazzate, impiegate alla stregua di « siluranti terrestri », battevano le piste interne e con arditi colpi di mano mettevano il terrore nelle retrovie italiane e fra le truppe indigene di prima linea.

Balbo aveva un diavolo per capello. Un giorno gli fu annunciato che settecento uomini s'erano arresi senza sparare un colpo di fucile. Soltanto per paura delle camionette. Quando il Maresciallo arrivò sul posto e interrogò i soldati si sentì rispondere che le camionette erano le carrozze del diavolo e contro il diavolo non c'era niente da fare.

Balbo fece di tutto per tranquillizzare i libici e per spiegargli che anche le macchine inglesi erano vulnerabili come le nostre. Per dimostrarlo, anzi, con prove alla mano, decise di andare lui a caccia di un'autoblindo nemica. Tanto fece che riuscì a catturarne una e contro quell'esemplare, mandato in giro per il fronte alla stregua di un avversario incatenato, spararono un po' tutti alla ricerca dei punti vulnerabili. Finalmente la ricognizione aerea scoprì la zona di raduno delle camionette e la località da dove partivano per i loro *raids* di disturbo. Poteva essere la fine di un incubo. Balbo progettò un colpo di mano sul campo nemico.

Il 28 giugno organizzò la partenza in aereo da Derna per Bardia. In mattinata, presso la banca locale, prelevò alcuni pacchi di banconote da cinquanta lire da distribuire agli ascari che avrebbero partecipato all'operazione. Subito dopo colazione spedì il capitano pilota Ernesto Romagna-Manoja nella zona compresa fra Amseat e il campo avanzato di Monastir per vedere se ci fossero in giro velivoli nemici.

« Io, intanto », disse, « andrò a Tobruk e aspetterò là notizie... »

Romagna-Manoja partì per Bardia mentre il Maresciallo prese la rotta di Tobruk, seguito a breve distanza dall'aereo di Porro, comandante dell'Aviazione in Libia. Poco prima di decollare ordinò che telefonassero al campo *T 2* che sarebbe arrivato dal mare.

Tobruk era martellata di continuo dai bombardieri inglesi. Quel giorno, anzi, l'allarme fu più lungo del solito. Nove bimotori del tipo *Blenheim* irruppero sulla città e presero di mira il campo d'aviazione dove era dislocato un reparto da caccia. Le bombe caddero ai margini del campo e provocarono l'incendio di alcuni fusti

di benzina. L'attacco fu così improvviso che la contraerea non ebbe neppure il tempo di sparare. Gli uomini rimasero attaccati ai pezzi, con gli occhi fissi in alto e le mani che gli tremavano dall'orgasmo. Erano sgomenti e indispettiti, stato d'animo del resto naturale quando l'avversario riesce a vibrare un colpo senza che ci sia la possibilità della ritorsione.

All'improvviso l'aria fu scossa dal rumore di aerei che s'avvicinavano. A terra tutti erano convinti che fossero altri *Blenheim* che ritentavano il colpo. Il sole era forte e impediva la visibilità.

« Sono nostri », gridò un armiere.

« Sono inglesi », gli fece eco un'altra voce.

« Sono *79*, li riconosco!... »

Partirono alcuni colpi. Uno dei velivoli, che era poi quello di Balbo, sorvolò il porto e si mise in planata.

Le armi contraeree di Tobruk sparavano tutte.

La telefonata da Derna arrivò al campo mentre l'aereo del Maresciallo, con i motori al minimo e con il carrello fuori, era in fase d'atterraggio. Non ci fu il tempo d'avvertire la nave *San Giorgio* che fungeva da fortezza antiaerea. Alle prime salve, toccato nei serbatoi, l'aereo di Balbo s'incendiò. Dapprima s'inclinò a sinistra, poi fece una impennata che forse era l'ultimo sussulto, dopo di che precipitò sul bordo del ciglione ed esplose.

Nel cielo, per un istante, rimase una scia di fuoco, lunga, profonda come una ferita dai bordi rossi di sangue.

Con Balbo morì la sua piccola « corte » di amici, consiglieri e collaboratori.

Toccò al fratello Edmondo comunicare alla madre, a Ferrara, la notizia della sciagura. Sul principio, per attenuare il colpo, Edmondo disse che Italo era ferito. La madre accolse la notizia in silenzio poi ribatté: « Ho capito, è morto!... »

Dall'altra parte del filo ci fu un balbettio disordinato, sconnesso cui seguì altro silenzio. Alla fine, con voce forte la madre di Balbo disse: « Basta con le menzogne, non servono a nulla. Italo è morto! Forse Iddio ha voluto risparmiargli dolori maggiori!... »

Il colonnello Biseo ed il tenente Bruno Mussolini, durante la corsa di velocità Istres-Damasco-Parigi, vinta dagli italiani contro gli agguerriti e valenti equipaggi francesi e inglesi.

28 agosto 1940. La storica fotografia del primo aereo a reazione creato da Caproni su disegno dell'ingegnere Secondo Campini. Pilota del velivolo fu Mario De Bernardi. Nella foto, da sinistra: il generale Bonessa, il generale Fougier, l'ingegner Campini, l'ingegner Gianni Caproni, il generale Pricolo, De Bernardi e il generale Bernasconi.

CAPITOLO XII

La guerra era ancora alle prime battute quando nell'ambiente aeronautico si sparse la notizia che a Milano, sul campo di Taliedo, era stato collaudato un velivolo le cui caratteristiche si potevano definire rivoluzionarie.

Come fosse il nuovo aereo costruito da Caproni su progetto dell'ingegnere Secondo Campini, di preciso non lo sapeva nessuno. Le voci erano che si trattava di una macchina senz'elica, ad ala bassa con in corpo un meccanismo a turbina che forniva la spinta per il decollo e per il volo.

Non si può dire che fosse una stregoneria sul genere di quelle di oggi, ma, a conti fatti, chi vide volare il velivolo di Campini ne parlò in maniera tanto ammirata da suscitare la speranza che in breve la nostra Aviazione avrebbe potuto contare su un mezzo di sicuro successo.

Gli studi e la fabbricazione della macchina erano avvenuti in un'atmosfera di gran segreto.

Durante il pomeriggio del 28 agosto 1940, il misterioso aeroplano, costruito in un capannone nascosto in mezzo alla brughiera, fu portato fuori dell'*hangar* e affidato a De Bernardi per una prova preliminare di comportamento al decollo.

Sul campo, ad assistere all'esperimento, c'erano il generale Alberto Briganti, comandante della zona di Milano, Gianni Caproni, l'ingegnere Campini, qualche tecnico e alcuni ufficiali dell'Aeronautica.

In realtà l'aereo aveva un aspetto inconsueto; era un lungo cilindro metallico, aperto alle due estremità, con un abitacolo per il pilota sistemato nella parte centrale della fusoliera.

Sul prato di Linate l'erba era stata falciata di fresco e qua e là c'erano grossi mucchi di fieno.

De Bernardi montò in auto e se ne andò in giro per il campo alla ricerca di un corridoio per la rullata in quanto il programma, fissato rigorosamente da Caproni e da Campini, prevedeva per quel giorno soltanto una corsa e un accenno di distacco.

De Bernardi, per il quale l'aeroplano fu sempre la sola cosa importante nella vita, non stava più nella pelle. Era entusiasta della novità, ma le conoscenze che aveva

della macchina si limitavano alle poche notizie che gli erano state fornite dal costruttore.

Prese posto a bordo, avviò il motore, si portò sulla linea di partenza e, dopo aver spinto al massimo la turbina, decollò senza esitazione. In pochi secondi raggiunse i cinquecento metri di quota e, da quello spericolato che era, cominciò a fare evoluzioni come se avesse avuto fra le mani il suo minuscolo biplano da acrobazia.

Da terra, lo guardavano estasiati, ma pieni di timore.

Caproni borbottava: « Quello è pazzo. Non lo tiene nessuno. Che Dio ce la mandi buona!... »

All'ingegnere Campini tremava perfino il cuore.

De Bernardi volò per circa venti minuti, facendone come al solito di tutti i colori. Quando scese era alle stelle. Disse che un aereo maneggevole, mansueto e stabile come quello non l'aveva mai pilotato.

C'è da notare che il primo volo del *Caproni-Campini* fu compiuto senza che il flusso d'aria fosse riscaldato come avviene nei reattori di oggigiorno; tale problema fu risolto in seguito, ma in maniera rudimentale, con l'applicazione di un riscaldatore a benzina che provocava una vistosa scia di fuoco. Per questo dissero che l'aeroplano sembrava una cometa.

Il 30 novembre del 1941, il medesimo velivolo, pilotato sempre da De Bernardi, con a bordo come passeggero l'ingegnere Giovanni Pedace, pioniere dell'Aeronautica, fece un volo da Milano a Roma e fu una specie di canto del cigno poiché la macchina, che a quei tempi aveva del prodigioso, si fermò allo stadio di prototipo. Modificata e perfezionata fu provata di nuovo a Guidonia fra il 1941 e il 1942 ma, non ostante gli ottimi risultati, non venne mai prodotta come mezzo di guerra.

L'Aeronautica, ormai, era impegnata in maniera dura su tutti i fronti.

A differenza dell'Esercito e della Marina le cui operazioni avevano di tanto in tanto momenti di tregua, l'Aviazione operava dovunque senza soste, sovente per permettere alle altre armi di conseguire i loro obiettivi.

Dal giugno al dicembre del 1940, l'attività bellica in campo aereo assorbì trecentoottantacinque velivoli; dal gennaio al maggio dell'anno seguente ne impegnò invece milletrecento, gran parte dei quali nel teatro del Mediterraneo, dato che la nostra guerra aveva assunto ormai un carattere di lotta aeronavale. Nel lontano teatro d'operazioni dell'Africa Orientale, i combattimenti diventarono presto drammatici, disperati. In seguito alla lontananza dalla Madrepatria, per le difficoltà dei rifornimenti, in Etiopia si combatté fino all'esaurimento dei mezzi aerei. Allo scoppio delle ostilità, in *AOI* c'erano centonovantadue velivoli efficienti; settantatré erano in riparazione. Nel corso delle varie battaglie, a costo di sacrifici che rasentarono l'eroismo, fu possibile inviare in Etiopia ventidue *S 79* e cinquantun velivoli da caccia del tipo *CR 42*. Le macchine venivano spedite smontate, stivate nel ventre degli *S 82* che erano veri e propri camion dell'aria. Si trattò, però, di spedizioni saltuarie, di piccoli blocchi di materiale il cui peso rimase insignificante nell'economia generale delle operazioni.

Durante tutta la campagna, Amedeo di Savoia duca d'Aosta, viceré dell'Impero e comandante in capo delle forze operanti, ebbe a disposizione trecentotrentotto aerei mentre gli inglesi fin dall'inizio della campagna avevano una scorta di settecento macchine oltre al vantaggio di un vasto retroterra che gli permetteva di rifornire con regolarità le truppe combattenti.

Per tutto il 1940, l'attività bellica sul fronte etiopico si svolse in maniera piuttosto favorevole per le nostre armi. Il Duca, però, non si fece mai illusioni. L'Italia era più lontana di quanto non lo fosse per via dei chilometri che la separavano dall'Abissinia. Quando poi le ostilità si accesero anche sulle frontiere della Grecia, parve a tutti che la sorte dell'Impero fosse irrimediabilmente segnata. A Roma, infatti, i capi di Stato Maggiore dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica dopo una riunione con Mussolini, decisero un ordine di precedenza nei rifornimenti ai vari scacchieri di lotta. Mussolini, congedando i suoi collaboratori militari disse: « Prima di tutto aiutare l'Albania, poi la Libia e per ultima l'Etiopia. Se ci buttano a mare in Grecia abbiamo finito di esistere!... »

Per rifornire l'Impero si pensò, a un certo momento, di creare una catena di basi intermedie alle quali potessero appoggiarsi gli aerei da trasporto dato che ormai, all'infuori dell'aeroplano, non c'era altro mezzo per far arrivare qualcosa in quella specie di roccaforte assediata che era l'Abissinia.

Nell'agosto del 1940, scrivendo al generale Pricolo, Amedeo di Savoia diceva: « *Vi sono ancora gratissimo degli sforzi che fate per rifornirmi e comprendo le vostre enormi difficoltà. Quanto ai trasporti aerei in Libia e in Egeo vorrei protestare perché quelle colonie ricevono numerosi, cospicui e pingui convogli di navi mentre qui tutto è basato sull'ammirevole servizio del SAS di cui non si dirà mai abbastanza bene...* »

Due mesi dopo, il 31 ottobre, di fronte alle enormi difficoltà nelle quali si dibattevano le sue forze senza più via d'uscita, il Duca inviò un rapporto a Badoglio che in parte era una disperata richiesta d'aiuti e in parte un meditato, tagliente atto d'accusa. Il rapporto, contrassegnato dal numero 25 e dalla sigla « S », che significava segreto, diceva: « *Siamo entrati in guerra con un materiale aeronautico scarso e soprattutto antiquato. In cinque mesi di lotta accanita, diuturna contro un avversario notevolmente più forte, parte di questo materiale è stato perduto, parte ha subito un'ulteriore, grave usura. Nel frattempo le forze nemiche sono aumentate con un crescendo impressionante. Se le nostre forze aeree all'inizio della guerra potevano considerarsi sufficienti (e non lo erano) si avvicina rapidamente il momento in cui la nostra inferiorità materiale sarà tale che non basteranno più la maggiore abilità e il più grande spirito di sacrificio dei nostri equipaggi per compensarla. Non solo, ma il prolungarsi del conflitto avvicina paurosamente il momento in cui, se non si provvede, avremo vuoti così grandi da doverci considerare disarmati di fronte all'avversario. Ad onta dell'inferiorità del materiale, i nostri equipaggi hanno fin qui lottato strenuamente e vittoriosamente infliggendo al nemico perdite di gran lunga superiori a quelle subite, assumendo e mantenendo in molte circostanze l'iniziativa. Ma tutto ha un limite, anche l'abnegazione degli aviatori. Dovevamo ricevere, e non bastano, trentasei* S 79 *e ne abbiamo avuti diciannove; ci promisero ventiquattro* CR 42 *e ne sono giunti undici. Il magnifico* raid *di Muti dimostra le enormi possibilità che potremmo avere se disponessimo anche di una sola sezione di* S 82. *Centri vitali, ma lontanissimi, come Nairobi, Nekim, Wadi Alfa, dove il nemico ha concentrato al sicuro enormi depositi di materiale, potrebbero essere agevolmente battuti dagli* S 82, *mentre per raggiungerli con gli* S 79 *occorre partire da campi periferici ed esposti e sfruttare oltre il limite di sicurezza l'autonomia delle macchine. Noi siamo molto lontani dall'Italia e lentamente si insinua negli animi il tarlo di essere dimenticati e abbandonati. So che così non è e reagisco con ogni forza a questa convinzione, ma anche le mie parole, per quanto piene di fede, finiranno per essere inutili se qualche fatto tangibile ed evidente non comproverà che esse siano giuste* ». Allegata al rapporto c'era una tabella dalla quale risultava che al 31 ottobre esistevano in Etiopia soltanto centosessantuno velivoli fra nuovi, vecchi, decrepiti e moribondi.

Amedeo di Savoia aveva fatto un'impressionante radiografia della situazione nel suo scacchiere. In realtà i velivoli erano come la proverbiale araba Fenice; ad opera dei miracoli dei meccanici rinascevano dalle loro ceneri e ricuciti, rabberciati, rattoppati alla bell'e meglio riprendevano il cielo e si battevano alla disperata suscitando la meraviglia del nemico che disponeva di aerei moderni, veloci e molto armati. A poco a poco, i gruppi si scarnirono e si ridussero a squadriglie, le squadriglie a sezioni e le sezioni a velivoli singoli i quali intervenivano nella battaglia come fantasmi.

In Africa Orientale sorse un nuovo Baracca, il tenente Mario Visentini che abbatté da solo sedici aeroplani inglesi e concorse alla distruzione di altri trentadue. Da amici e nemici, Visentini era conosciuto come il « cacciatore scientifico ». Per lui, infatti, il duello in aria era un'opera d'arte, un lavoro di cesello. Volava di giorno e di notte; nel buio profondo delle notti africane, alla luce cruda del sole, col pallido chiarore della luna. Faceva la caccia, il bombardamento, lo spezzonamento, i rifornimenti, attaccava gli aeroporti nemici e si tuffava a mitragliare le truppe con la stessa tecnica e la stessa audacia di Francesco Baracca. Il 18 ottobre 1940 guidò l'attacco al campo di Chedaref che si concluse con l'incendio di undici apparecchi nemici; ripeté l'azione a Goz Regeb dove andò a stanare gli aerei nascosti nella boscaglia e come una saetta piombò su Agordat falciando cinque velivoli britannici.

Un giorno, al termine di un'azione, mentre si accingeva a rientrare, vide l'aereo dell'amico Rappi che, colpito da terra, scendeva sbilenco in territorio nemico.

Ne seguì la manovra poi, senza esitare, gli atterrò accanto. Per fare un po' di posto sulla propria macchina, Visentini si tolse il paracadute, sistemò Rappi sul seggiolino, gli si mise a sedere sulle ginocchia e alla meglio riuscì a decollare e a tornarsene al campo di Barentù.

Scaricato il compagno, si rifornì di benzina e volò di nuovo sul posto dell'incidente. Accanto all'apparecchio danneggiato c'erano tre autoblindo inglesi. Picchiò deciso, le mise in fuga poi, con due raffiche bene aggiustate, appiccò il fuoco al velivolo.

Visentini aveva un'ossessione; individuare il punto debole dei bombardieri nemici per abbatterli col minor consumo di pallottole dato che in Etiopia di pallottole ce n'erano poche e quelle poche bisognava adoperarle a ragion veduta. Risolse il problema durante un volo di crociera quando insieme con la sua pattuglia, gli riuscì di agganciare un aeroplano britannico e di costringerlo a scendere su un nostro aeroporto. Per ore e ore rimase accanto all'aereo a studiarne la struttura; finalmente si accorse che nel brandeggio una delle mitragliatrici lasciava un settore considerevole in angolo morto.

« Questo è il punto vulnerabile », disse soddisfatto Visentini. « Da domani attaccherò qui. »

Tre ore dopo sperimentò la nuova tattica; con una sola raffica colpì a morte un bombardiere.

Durante la battaglia di Cheren, il « cacciatore scientifico » fu instancabile. L'11 febbraio 1941, con l'appoggio di un paio di gregari, sostenne uno scontro furibondo con tre *Hurricane*. Fu una lotta senza scampo data la velocità e l'armamento delle macchine nemiche. I due gregari, sforacchiati e malconci, dovettero atterrare nella zona di Sabarguma. Visentini li seguì fino all'ultimo; tornò al campo, fece benzina e ripartì alla ricerca degli amici. Era una giornata di vento e il cielo era una maglia di nubi. Il « cacciatore » solitario girò a lungo scendendo a spirale e scrutando il terreno che si intravvedeva di tanto in tanto in mezzo agli strappi delle nuvole. Nessuno volava in quella giornata d'inferno; anche i corvi e gli avvoltoi nella loro qualità di spazzini del deserto, erano in sciopero.

All'improvviso l'aereo andò a cozzare contro la montagna di Nefasit che, nel buio del temporale, pareva una matassa di nubi.

Nell'attimo dello schianto il cielo fu squarciato dalla luce di un fulmine, poi si chiuse e tornò nero come la pece.

Sull'Amba Alagi, come per un gioco del destino, si era conclusa la tragedia di un altro aviatore, Amedeo di Savoia Duca d'Aosta.

Sull'Africa orientale cadde il silenzio dei ricordi dolorosi e lontani.

Sugli altri fronti la lotta era all'ultimo sangue. L'isola di Malta, la Grecia, Rodi, la Libia e la Russia divoravano uomini e macchine come fornaci.

Nel Mediterraneo la scorta ai convogli, il bombardamento e l'aerosiluramento assorbivano gran parte dell'attività aerea. Con quale esito, lo testimoniò l'ammiraglio Cunningham, comandante della flotta inglese. Scrisse: « *Desidero precisare una volta per tutte la questione dell'efficacia dei bombardamenti aerei italiani e della generica attività aerea degli italiani sul mare come furono notati da bordo della nostra flotta nel 1940-41. In quel tempo ci sembrò che gli italiani disponessero di alcuni gruppi addestrati specialmente per azioni antinave. La loro ricognizione era molto efficiente e ben di rado non riusciva a scoprire e segnalare la presenza di nostre navi in mare. I bombardieri arrivavano sul nostro cielo un'ora o due più tardi, si avvicinavano in formazione per attacchi ad alta quota da circa tremilacinquecento metri e la precisione del lancio era molto buona* ».

I ricognitori, gli sgobboni dell'aria, erano sempre sotto pressione; con la media giornaliera di centocinquantasette velivoli efficienti battevano le rotte marittime, impegnati in una lotta metodica, silenziosa e oscura da cui dipendeva il risultato di scontri nei quali intervenivano le flotte al completo, appoggiate da centinaia di velivoli. I voli duravano spesso dalle sei alle sette ore ed erano per lo più monotoni, deprimenti. Il mare era sempre lo stesso enigma; nebbia e nubi ne rendevano più infidi gli agguati. A volte i ricognitori sparivano, falciati dalla caccia nemica e di loro rimaneva soltanto qualche brandello d'ala, sballottato dalle onde. Altre volte, a bordo di battellini che erano come pezzi di sughero, arsi dalla sete e tormentati dalle ferite, gli equipaggi superstiti vagavano per giorni e per notti sui deserti d'acqua, tormentati dal sole o da tempeste impla-

cabili. Nei primi ventinove mesi di guerra, l'Aeronautica italiana perdette tremilaottocentoottanta velivoli di cui tremilacentodieci fra caccia, assaltatori, bombardieri e aerosiluranti.

Malta era un vulcano di fuoco; ogni volo su Malta era un'avventura da raccontare oppure una croce da aggiungere alle tante che stavano a indicare i continui sacrifici degli aviatori.

Masse di bombardieri scortati dalla caccia puntavano sull'isola dove gli inglesi, muniti di radar, aspettavano in quota e si battevano con l'aggressività dei falchi. Spesso i duelli erano così serrati che la contraerea doveva tacere; da terra gli artiglieri seguivano con il fiato sospeso l'andamento della lotta nella quale i velivoli intervenivano con movimento di spola. Gli attacchi fra cacciatori avvenivano a brevi distanze, a contatto d'ala, a portata d'occhio.

Un giorno, il caccia del tenente Rigatti, del 23° Gruppo, con due raffiche bene assestate riuscì ad abbattere un aereo nemico. Rigatti lo vide impennarsi, reclinare il muso e precipitare con una coda di fuoco. Nel duello, il nostro cacciatore rimase ferito a una gamba. Sentì il bruciore dello strappo; provò l'arto sulla pedaliera, rispondeva. Il velivolo, però, s'era messo in vite. Il pilota cercò di tirarlo, ma per quanti sforzi facesse non gli riusciva di trattenerlo. Finalmente, a duecento metri da terra, l'apparecchio si rimise in assetto di volo. Sotto c'era un campo. Sarebbe stato facile atterrare. Rigatti scacciò l'idea. A tutti i costi volle rientrare alla base. Mise la prua sul mare inseguito dagli ultimi colpi dell'antiaerea e volando in maniera spasmodica, come un pipistrello che annaspi nell'aria, metro per metro percorse i cento chilometri che lo separavano dalla costa siciliana. Gli inglesi che erano in cielo non si curarono di lui, erano sicuri che da un momento all'altro sarebbe precipitato.

In Sicilia, con obiettivo Malta, operava il famoso 51° Stormo da caccia al comando dell'allora tenente colonnello pilota Aldo Remondino. Si trattava del reparto del « gatto nero » formato da un'accolta di ragazzi che parevano nati in aeroplano e battezzati con l'acqua piovana. Erano fra i più spericolati della guerra e come fossero precise le loro armi e raffinata la loro tecnica di

combattimento lo dimostrano i duecentosettanta velivoli avversari abbattuti, le otto medaglie d'oro, le centoottantacinque d'argento e le ottantasette di bronzo guadagnate nei cieli del Mediterraneo, della Libia, della Grecia e del tormentato canale di Sicilia.

Nei primi venti giorni di ostilità, Malta subì settantadue bombardamenti; nel 1942 l'isola era in stato di agonia, per nove mesi la flotta inglese non riuscì a forzare il blocco aereo e a far giungere nei porti maltesi rifornimenti capaci di ridare vigore alle difese dell'isola.

Come si vivesse a Malta, martellata dai bombardieri e attaccata sugli aeroporti dai cacciatori, lo lasciò scritto in un diario poco conosciuto il Maresciallo dell'Aria Sir Hug Lloyd comandante dell'Aviazione inglese dislocata sulla *portaerei terrestre* dell'Impero britannico.

« *A fine inverno e principio della primavera* » scrisse Hug Lloyd, « *le condizioni di vita divennero estremamente difficili; ognuno si accorse quanto prossima fosse la rarefazione acuta dei viveri. Già ogni volta che si era richiesto lo sforzo fisico del combattimento, si notava l'insufficienza dei viveri disponibili, perché il combattere consuma violentemente le energie... In marzo le cose andarono abbastanza bene, ma in aprile parecchie cintole dovettero essere strette di un paio di buchi e in maggio ancora di un altro... In marzo non si poteva ottenere nulla che non fosse razionato... Avevamo avuto un rifornimento irregolare di fichi, prugne e altra frutta e uova; ma anche questi erano stati consumati. La nostra dieta consisteva a colazione di una fetta e mezzo di pane pessimo con marmellata, a pranzo di una fetta di pane e carne in scatola, a cena lo stesso con in più un'altra fetta di pane. ...Era proprio il caso di dire* marmellata ieri, marmellata domani, niente marmellata oggi. *Ognuno campava con il minimo necessario per sostenersi... Le sofferenze di ufficiali e soldati sugli aeroporti furono indescrivibili. Nei primi cinque mesi del 1942, 11.009 tonnellate di bombe furono sganciate sull'isola e di esse i tre quarti caddero sugli aeroporti... Ufficiali e soldati dormivano in ricoveri, in grotte e in trincee, in cave, dovunque insomma. Trecento abitavano in una caverna sotterranea pigiati come sardine in scatola; duecento in una galleria abbandonata; centosessanta al pianterreno di alcune case in cui per tetto c'era solo il soffitto... Non*

c'era birra, liquori, bevande analcooliche. C'era estrema penuria di sigarette, di spazzolini da denti, di pasta dentifricia, di sapone da barba, di lamette per rasoio e di tutti quegli aggeggi che fanno parte della nostra cosiddetta civiltà... Anche la benzina era scarsa. Già da mesi, anche molto prima del convoglio di febbraio, il rifornimento di essa ci aveva preoccupati... La battaglia ininterrotta per dodici mesi ci aveva lasciati in una posizione molto precaria. La situazione era già abbastanza cattiva al principio della guerra, ma la tremenda scarsezza di parti di ricambio, materiali ed ogni altra cosa era stata ancora più aggravata dalle perdite causate dai bombardamenti dell'Asse... E così, a Malta incombeva lo spettro sgradevole della fame e della resa obbligata per mancanza di materiali. La data prevista per la fame era ferragosto, la data per la resa molto prima, altrimenti saremmo morti tutti prima che arrivassero i soccorsi. Bisognava concedere all'Asse molto tempo perché non prevedevamo l'arrivo dei soccorsi prima che ci fossimo rosicchiati l'ultima crosta di pane, l'ultimo cavallo, l'ultimo topo. Erano, queste verità spietate, incontrovertibili. Perfettamente inutile, poi, lo sperare in qualche miracolo per una salvezza impensata... »

Queste erano le condizioni di Malta, cardine dello schieramento strategico britannico, secondo il comandante dell'Aviazione dell'Isola. Testimonianza perciò ineccepibile che conferma, in via indiretta, l'efficacia degli attacchi dei nostri bombardieri e della nostra caccia.

La fame c'era, quindi, e tragica ma non ci fu la resa poiché la vittoria di Rommel in Egitto, tanto folgorante quanto inutile, assorbì tutte le forze aeree che stringevano d'assedio la rocca maltese.

In combattimento, durante un'azione di bombardieri, morì Cagna, il più giovane generale d'Italia; aveva partecipato alla ricerca di Nobile dopo la catastrofe della seconda spedizione polare, era stato compagno di Balbo durante le due crociere atlantiche e all'inizio del conflitto aveva avuto il comando della brigata *Marte* in Sardegna. Era un uomo instancabile, coraggioso, pieno di fascino. Quando la ricognizione marittima tornava a mani vuote, Cagna partiva da solo e per ore pattugliava al largo alla ricerca di qualcosa che prima o poi trovava sempre.

Il giorno che diventò comandante della brigata, gli ufficiali gli offrirono un pranzo d'onore. Al termine della cena il generale s'alzò e disse ai suoi uomini: « C'è da augurarsi una sola cosa, ragazzi, che non entri in guerra l'America. Conosco gli Stati Uniti, hanno un'aviazione formidabile. Più progredita della nostra di almeno vent'anni... »

Erano né più e né meno le idee di Balbo con la differenza che Balbo, data la sua posizione, le aveva comunicate a Mussolini pochi giorni prima che l'Italia entrasse in guerra.

Le parole di Cagna provocarono nei presenti un senso di gelo, ma lui aveva detto così non per scoraggiare i piloti, ma per spingerli a migliorare la tecnica del combattimento e a farsi rapidamente le ossa.

Il 9 luglio 1940 ci fu il primo bombardamento sulla flotta inglese composta di tre corazzate, una portaerei, quattro incrociatori e varie squadriglie di cacciatorpediniere. Due nostri aerei caddero in mare; altri due, duramente colpiti, furono costretti ad atterrare a Majorca. L'attacco provocò gravi danni alla corazzata *Hood* e alla portaerei *Ark Royal*; la cacciatorpediniera *Burnuill* fu affondata, un'altra incassò varie bombe.

Dopo lo scontro, Cagna fu chiamato a Roma a Palazzo Venezia. Come aiutante di volo, portò con sé un giovane pilota, il tenente Giuseppe Cimicchi che a breve distanza di tempo doveva diventare l'asso degli aerosiluratori e una delle più brillanti medaglie d'oro dell'Aeronautica militare.

Durante il colloquio con Mussolini, Cagna sostenne e dimostrò che nonostante il valore degli equipaggi l'effetto dei bombardamenti aerei era di scarsa efficacia.

« Per le navi », disse, « occorre altro, un altro sistema d'attacco, altre armi, magari il siluro... »

Mentre si dirigevano a Centocelle per far ritorno in Sardegna, Cimicchi domandò a Cagna com'era andato l'incontro.

« Forse », rispose il generale, « sta maturando qualcosa di nuovo... »

Pochi giorni dopo toccò a Cagna di avvistare la flotta nemica. Appena al campo disse ai suoi piloti: « Ci siamo; c'è tutta l'Inghilterra in mare. Si parte!... »

Decollò in testa alla formazione dei bombardieri. Con lui c'erano il sottotenente principe Pallavicini e il colon-

nello Capanni. Le navi furono avvistate al largo delle Baleari; erano tutte quelle del Mediterraneo che in gergo operativo costituivano la *Forza H*. C'erano la *Hood*, la *Nelson* che pareva una città galleggiante, la *Renown*, l'*Ark Royal* e l'*Eagle*. Per difendersi, appena scorti gli aerei, la flotta si dispose a « rosa », cioè in cerchio, con le corazzate al centro.

Il fuoco delle artiglierie di bordo appiccò le fiamme al cielo. Dalla portaerei s'alzò la caccia. Il bombardamento fu eseguito da tremilacinquecento metri di quota. Sotto, il mare bolliva. All'improvviso, il velivolo di Cagna s'impennò, mise il muso verso l'alto poi scivolò d'ala e scomparve. Era il 1° agosto 1940.

Sulla via del ritorno, nei pressi di una costa che venne scambiata prima per la Sardegna e poi per la Corsica, a ogni velivolo giunse un ordine strano, « gettare in mare i codici ». Gli aerei avevano perduto l'orientamento; una scheggia aveva distrutto la bussola dell'aereo guida. Intanto s'era fatto buio. Gli apparecchi vagavano senza meta alla ricerca di un punto di riferimento. Finalmente si vide un campo al centro del quale spiccavano le lettere P e H; era Philippeville, in Algeria. Fu la salvezza. Cagna e altri tre aeroplani erano scomparsi; gli inglesi avevano avuto danni gravi a bordo di una nave da battaglia e di una portaerei. A conclusione dello scontro la flotta britannica fece ritorno a Gibilterra malconcia.

Tre mesi dopo, una nuova formazione navale con una corazzata, una portaerei, tre incrociatori e sei cacciatorpediniere prese il mare diretta a Malta. Intercettata dalla ricognizione, fu martellata dai bombardieri e costretta a invertire il cammino. Fra il fuoco di sbarramento della flotta e il fuoco dei trenta caccia di protezione che s'erano alzati dalla portaerei, l'aria era diventata una vampa. Ad ogni sgancio, i velivoli sussultavano come risucchiati da una voragine; i colpi dei cannoni delle navi, sparati contro i bombardieri che attaccavano in formazione serrata, aprivano crateri nelle nubi. La portaerei e due incrociatori, centrati più volte, se ne andarono zoppicando; due apparecchi da caccia della scorta precipitarono in fiamme.

Fino al 1942, il Mediterraneo fu per gli inglesi un mare difficile, contrastato e pericoloso; non ostante le forze impiegate a protezione dei convogli, tutti i tentativi per

forzare la strada di Malta si risolsero in ritirate disastrose.

Per l'isola, era l'epoca della fame e della « resa vicina » di cui per l'appunto parlò nel suo diario il Maresciallo dell'Aria Sir Hug Lloyd.

I nostri bombardieri erano vivi dappertutto.

Il 15 luglio 1940 dieci velivoli *S 79* del 41° Gruppo attaccarono gli impianti petroliferi di Caifa che per la lontananza dalle zone di fuoco erano considerati invulnerabili. L'attacco partì da Rodi; per molte centinaia di chilometri il volo si svolse in mare aperto lungo rotte insidiose, sorvegliate dal nemico. Caifa, accoccolata al centro della baia di Acri, era importante per le sue raffinerie, per i numerosi serbatoi di carburante e perché costituiva la stazione terminale del generoso oleodotto di Mossul.

« In cielo », dissero i nostri piloti dopo l'azione, « sia all'andata che al ritorno non si vide un palmo d'ala inglese... »

L'obiettivo apparve in distanza nel riverbero del sole. I quarantaquattro grandi serbatoi esistenti in riva al mare, investiti da una luce rovente, brillavano come cristallo. L'artiglieria cominciò a sparare quando gli aeroplani furono sulla verticale della città. Erano colpi nervosi, imprecisi. La sorpresa era stata completa; le bombe centrarono i depositi di petrolio. Il fuoco dilagò in un momento. Una colonna di fumo nero s'alzò nel cielo fino a mille metri, simile a una mostruosa tromba d'aria.

L'attacco fu ripetuto altre due volte, il 24 luglio e il 6 agosto; il 19 ottobre 1940, dopo un volo di quattromilacinquecento chilometri compiuto di notte, gli stessi bombardieri pesanti raggiunsero l'isola di Bahrein nel golfo Persico e ne colpirono gli impianti petroliferi.

A Gorizia, intanto, nasceva la specialità degli aerosiluranti la cui efficacia, in via teorica, era stata dimostrata da Guidoni fin dal 1914. Nacque una prima Squadriglia, la « 278 » che per il fatto di essere formata di quattro soli aerei venne battezzata dei « Quattro gatti ». Ne facevano parte il tenente colonnello Dequal, il capitano Erasi e i tenenti Buscaglia, Mellei, Robboni e Coppello.

La « 278 » compì la prima azione di siluramento nel porto di Alessandria. Un secondo nucleo si formò a Napoli con aviatori volontari, provenienti in gran parte dal bombardamento.

In quei giorni si parlava degli aerosiluranti come di piloti suicidi; ammiragli e generali, con l'autorità che derivava loro dal grado, sostenevano che nessuno sarebbe mai riuscito ad avvicinarsi alle navi nemiche quel tanto che occorreva per un lancio efficace. Gli avvenimenti, come successe in altre circostanze, gli diedero torto.

Al nucleo di Capodichino fu destinato il giovane pilota Giuseppe Cimicchi, un ragazzo alto, magro, tutto nervi, con certi occhi di gatto che parevano fatti apposta per volare al buio.

Cimicchi aveva in testa, come un chiodo, l'idea di far fuori la flotta inglese; ne parlava sempre, la vedeva dappertutto, giorno e notte sognava d'attaccarla per dritto e per traverso. Stando così le cose gli amici finirono per chiamarlo « *Home fleet* ».

L'aereo scelto per i siluramenti dall'aria fu l'*S 79* modello 1936, quello che Lindbergh durante la sua visita in Italia, nel 1937, definì il miglior bombardiere del mondo.

A Napoli, per i voli di collaudo, arrivò l'asso Carlo Emanuele Buscaglia, un veterano della specialità, dato che aveva già colpito le navi britanniche nella rada di Alessandria con la squadriglia dei « Quattro gatti ».

La seconda Squadriglia, anch'essa su quattro velivoli, fu la « 281 »; ne facevano parte Greco, Sacchetti e Cimicchi.

Nel marzo del 1941 gli aerosiluranti furono destinati a Rodi, al campo di Gadurrà. Nella strategia navale, Rodi era una trincea avanzata dalla quale operavano bombardieri, cacciatori e ricognitori marittimi.

La prima grande azione di siluramento dall'aria venne compiuta il 2 aprile 1941 contro un convoglio inglese scortato da cacciatorpediniere che proveniva da Alessandria.

Gli aerosiluranti, con in testa il maggiore Cannaviello, magnifico istruttore in tempo di pace e meraviglioso comandante in tempo di guerra, con al centro Barbani e Sacchetti e in coda Cimicchi, decollarono alle 10,30 e puntarono in direzione della base nemica. Il volo, per realizzare la sorpresa, si svolse a pelo d'acqua secondo una tecnica propria dei nostri aviatori che in gergo aeronautico si traduceva nel detto: « far pattuglia col mare ». I mercantili inglesi navigavano distanziati uno dall'altro.

Cannaviello diede il via all'attacco; sganciò da distanza ravvicinata prima che le navi aprissero il fuoco. Lo stesso fecero Barbani e Sacchetti. Quando toccò a Cimicchi anche i bombardieri avevano cominciato a « lavorare » il convoglio. Fra nave e nave c'erano muri d'acqua. « *Home fleet* » si buttò rasente alle onde e nella foga dell'assalto arrivò sul bersaglio sfiorando gli alberi della nave nemica. Il siluro non perdonò. Allo schianto seguì una colonna di fumo come se dal mare fosse scaturito un vulcano.

Erano giorni, quelli, in cui si volava senza un momento di tregua. Mentre avveniva l'occupazione di Creta, la ricognizione marittima segnalò una squadra inglese in viaggio a tutto vapore verso le zone di sbarco.

Dai comandi arrivò il solito ordine: « Impedire l'avvicinamento delle navi nemiche ».

Partirono prima i bombardieri, cui faceva da staffetta quella specie di diavolo volante che era Ettore Muti; seguiva una pattuglia di aerosiluranti. La divisione britannica fu avvistata all'imbrunire. Le navi, nel frattempo, erano state attaccate con violenza dagli *Stukas*. Una cacciatorpediniera, la *Kashmir*, colpita in pieno, sprizzò dall'acqua e si schiantò in aria scatenando un putiferio di fiamme.

Cimicchi puntò un incrociatore e sganciò il siluro a mille metri. Il vascello sbandò e in agonia si piegò su un fianco.

Ormai decimata, la formazione nemica invertì la rotta e cercò scampo nella fuga.

L'indomani, il mare lungo la costa di Creta era pieno di rottami e di morti; due caccia, l'*Imperial* e l'*Hereward* erano sepolti sul fondo.

Ormai non si parlava più di guerra lampo. Le battaglie in cielo e in mare erano diventate furibonde. I sacrifici degli aviatori non si contavano più. Formazioni massicce e navi isolate venivano aggredite di notte e di giorno con un coraggio che presso i reparti era diventato epidemia.

A Rodi, a ingrossare il numero degli assi dell'aerosiluramento, erano arrivati Graziani, Rovelli, Cippelletti e Fozinetti. Caduta la Grecia, per dare la caccia agli inglesi bisognava arrivare fino ad Alessandria o pattugliare il resto della costa africana.

Il 27 agosto 1941 due aerosiluranti al comando del sot-

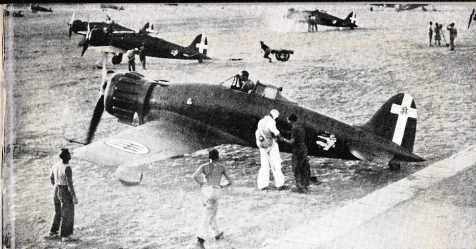
totenente Pietro Donà dalle Rose e del tenente Alessandro Setti attaccarono un incrociatore ausiliario da dodicimila tonnellate che navigava alla volta di Gibilterra. Donà dalle Rose doveva impegnare la nave nemica e costringerla a ridurre la velocità; Setti aveva l'incarico di affondarla. Il contatto avvenne a quaranta miglia a nord di Capo Bougaroun. Donà dalle Rose puntò in direzione della prua dell'incrociatore il quale per difendersi rallentò la marcia e cominciò a sparare con tutte le armi di bordo. Setti, intanto, scagliò il siluro che colpì in pieno il bersaglio; la nave si spaccò in due; accanto al relitto dell'incrociatore precipitò in fiamme il velivolo del giovane pilota Donà dalle Rose.

Malta, in stato d'assedio, chiedeva disperatamente aiuto. Non ostante i tentativi compiuti a ripetizione, la flotta inglese non riusciva ad aprirsi un varco per raggiungere l'isola i cui giorni erano contati.

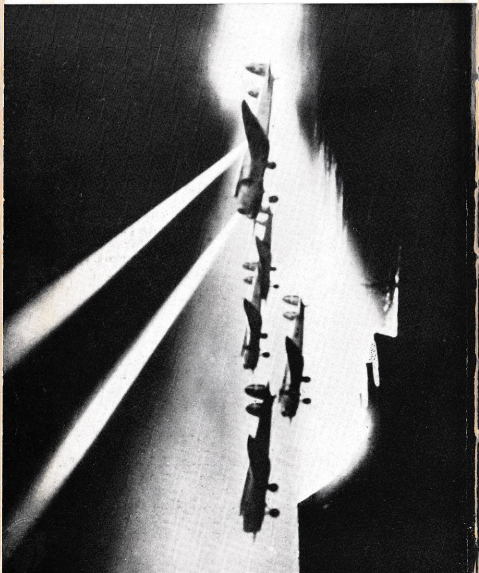
Il 27 settembre 1941, un convoglio di proporzioni gigantesche, scortato da una portaerei, da una nave da battaglia, la *Nelson,* da vari incrociatori e da una dozzina di cacciatorpediniere mosse da Gibilterra verso Oriente. Alle 8.10 la ricognizione diede l'allarme. Era stato previsto un intervento in massa di aerosiluranti, bombardieri in quota e *Picchiatelli*. Per via delle nubi basse, all'ultimo momento fu deciso che la formazione nemica sarebbe stata attaccata soltanto dagli aerosiluranti. Obiettivo per gli aeroplani, le navi da guerra; per il resto doveva intervenire la flotta. Una settantina di caccia erano stati mobilitati per la protezione aerea. I velivoli decollarono nel tardo pomeriggio del 27. Il tempo era chiuso, di tanto in tanto rovesciava pioggia.

Appena individuato il convoglio, la formazione, al comando del colonnello Seidl, si preparò per l'assalto in pattuglie.

Le navi cominciarono a manovrare a zig-zag allo scopo di evitare i siluri. Il fuoco di sbarramento era tremendo. Per proteggersi, la flotta inglese sparava in acqua; un muro di spuma circondava le navi. Dalla portaerei si era alzata la caccia. Il cielo era diventato un vulcano. I proiettili traccianti partivano a fascio e avviluppavano gli aeroplani; alcuni apparecchi caddero in fiamme, altri superarono lo sbarramento e misero a segno i siluri.

Nel pieno della battaglia, il sergente pilota Luigi Va-

Un campo caccia in piena attività. L'Aviazione italiana operava dal Mare del Nord all'Italia, in Sicilia, in Albania, nell'Egeo, in Russia, in Libia, in Etiopia. In Etiopia la nostra Aviazione compì miracoli. Un numero esiguo di nostri aerei fronteggiò, per tutta la durata del conflitto, circa settecento velivoli inglesi.

La medaglia d'oro Ettore Muti. Guidò la formazione che dopo un volo di quattromilacinquecento chilometri bombardò Benzein, importante e vitale centro petrolifero inglese del Golfo Persico.

Bombardieri in partenza per una missione notturna. A differenza dell'Esercito e della Marina, la nostra Aviazione svolse dall'inizio della guerra una attività senza soste. Dal giugno al dicembre del 1940 furono impiegati per le operazioni aeree trecentottancinque velivoli; nel periodo che va, invece, dal gennaio al maggio del 1941, i velivoli impiegati furono milletrecento. Dal luglio 1940 al novembre del 1942, uscirono dalle scuole di volo duemilaquattrocento piloti, tra ufficiali e sottufficiali.

lotti per richiamare su di sé l'attenzione delle artiglierie navali e rendere perciò meno arduo il compito degli aerosiluratori, si portò dal lato opposto della zona d'attacco e cominciò a fare numeri di alta acrobazia. I marinai inglesi rimasero sbalorditi. Il fragile, minuscolo *CR 42* volteggiava in mezzo a una rosa di spari.

Luigi Valotti era un giovane di Brescia che aveva cominciato a volare prima dei vent'anni e appena scoppiata la guerra s'era presentato in Aeronautica per combattere. L'unica preoccupazione di Valotti, siccome alla Scuola lo trattenevano più del previsto, era di non arrivare in tempo. Come temperamento somigliava ad Arturo Dell'Oro e c'è da pensare dato quello che fece, che Gigi Valotti durante i mesi d'attesa, quando volava per addestrarsi sul *Breda 25*, sul *RO 41*, sul *CR 30* e sul *CR 32*, si fosse preso davvero per esempio l'eroico Dell'Oro il quale, durante la prima guerra mondiale, si era sacrificato per avere a tutti i costi un successo in cielo. Anche Valotti ebbe la sua vittoria, ma non in duello ed è per questo, forse, che la sua impresa varca i confini dell'eroismo ed entra nel regno della leggenda.

L'ammiraglio inglese Sommerville, comandante del convoglio, sentì il dovere di registrare l'accaduto nel suo rapporto ufficiale. Scrisse: « *Alle 13.59 fu visto un caccia abbassarsi sullo schieramento destro delle cacciatorpediniere e fare acrobazia sopra di esse, evidentemente per creare un diversivo per gli aerosiluranti. Per quanto le cacciatorpediniere sciupassero una grande quantità di munizioni, egli riuscì nell'intento, ma dopo sei minuti fu abbattuto o non riuscì a rimettersi da una picchiata. Nessuna delle cacciatorpediniere segnalò di essere stata mitragliata* ».

In quanto all'attacco della corazzata, i particolari furono forniti con minuzia, dal tenente di vascello inglese Patrick M. Archdale, che a quell'epoca era imbarcato sulla *Nelson*.

Archdale, venuto in Italia alla fine della guerra, si diede d'attorno per conoscere il pilota che aveva silurato la sua nave e per stringergli cavallerescamente la mano. Seppe che l'aviatore si chiamava Arduino Buri, ma non gli riuscì di trovarlo.

Buri, che dopo l'armistizio aveva combattuto al Nord, radiato dai quadri dell'Aeronautica era andato a cercarsi lavoro in Argentina, ricominciando la vita da zero.

Ad Archdale, che gli era stato nemico leale, queste faccende non interessavano, soltanto si meravigliò che la Aviazione italiana, per motivi politici, si fosse privata di un pilota che lui, inglese e avversario, intendeva invece onorare come meritano gli eroi. Non potendo fare di più, perché rimanesse agli atti della storia, il comandante Archdale scrisse in inglese, in termini stringati ma con tutti i particolari, il resoconto di quella memorabile giornata e lo consegnò ad un ufficiale di Marina il comandante Valentini, perché lo rimettesse all'interessato.

« *La corazzata* Nelson », raccontò Archdale, « *sulla quale io prestavo allora servizio, era la nave ammiraglia di una grossa formazione che scortava un convoglio veloce dall'Inghilterra a Malta, nell'ultima settimana del settembre 1941. Sabato 27 questa formazione si trovava nei pressi dell'isola di Goleta (La Galite) e procedeva verso est. Durante il giorno le navi erano state fatte segno ad attacchi pressoché continui da parte di apparecchi e di sommergibili, quando da sud-est apparve una formazione di quattordici o quindici velivoli che volavano bassissimi sull'acqua ad una distanza di undici miglia circa. Quando arrivarono alla distanza di circa sette miglia, la* Nelson *aprì il fuoco contro gli apparecchi che, dopo aver allargato la formazione, vennero all'attacco. La maggior parte puntò verso di noi direttamente da sud-est e, incontrando lo sbarramento delle cacciatorpediniere, sganciò i siluri a una distanza di due o tre miglia.*

« *Due apparecchi, però, si portarono bene verso sud e si capì che erano decisi ad attaccare a fondo. La* Nelson *accostò verso sud-est per evitare i siluri degli apparecchi che avevano sganciato prima; quindi mise la prora a sud per far fronte all'apparecchio del colonnello Buri e all'altro, che avevano entrambi superato lo sbarramento e si erano buttati all'attacco. A quell'epoca, per quanto la* Nelson *disponesse di un notevole armamento contraereo, aveva poche mitragliere pesanti che battessero i settori prodieri. Penso che il colonnello Buri si fosse reso conto di questo. Egli puntò il suo apparecchio direttamente sulla* Nelson *e serrò le distanze con grande coraggio e decisione, in mezzo all'intenso fuoco di sbarramento di tutte le navi. Sganciò il suo siluro con molta precisione proprio davanti alla prua dell'unità e a brevissima distanza. La nave gli offriva il minor bersaglio possibile, ma il*

siluro la impattò proprio davanti e la colpì a prora. Un altro siluro sfilò vicinissimo sul lato dritto. Poi il colonnello Buri cabrò leggermente e passò sul lato sinistro della Nelson, *ma così vicino da costituire un bersaglio quasi impossibile. Dalla centrale di tiro antiaereo fui in condizione di guardare direttamente dentro questo apparecchio.* Si allontanò di poppa alla nave e io penso che ognuno sperò che un uomo così valoroso potesse sopravvivere per combattere ancora.

« *La* Nelson *ritornò a Gibilterra e poi in Inghilterra; il siluramento del colonnello Buri la mise fuori servizio per sei mesi.* Desidero dichiarare che il coraggio e la decisione di questo ufficiale meritano la più alta considerazione... »

L'attacco durò oltre nove ore; con la *Nelson* furono danneggiati gravemente due piroscafi, la nave portaerei e sei unità minori. Fra gli aviatori non fecero ritorno diciotto ufficiali e trentatré fra sottufficiali e graduati. I feriti furono sei.

Nella famiglia degli aerosiluratori, un altro pilota che faceva spicco era Faggioni.

Verso la fine del 1941 la formazione di Rodi si divise in due gruppi: uno raggiunse l'Africa, l'altro rimase a Gadurrà.

Era il periodo del maggior sforzo in Libia e in Egitto. Contro un nostro convoglio diretto in Africa settentrionale prese il mare una squadra inglese con alla testa la nave da battaglia *Valiant*. L'attacco dei siluratori aerei fu drammatico.

A Rodi erano rimasti pochi piloti esperti, i migliori li aveva portati via Buscaglia con il gruppo che si era trasferito in Libia.

A Gadurrà c'era Cimicchi. Il giorno del combattimento contro la *Valiant*, « *Home fleet* » si prese a bordo, come secondo, un pilota novellino che gli era stato dato da Muti in quanto lui aveva ceduto il suo, Casali, al tenente Cipelletti poco esperto in attacchi col siluro. La partenza fu difficile perché, a causa delle piogge, il campo era diventato un pantano. Il cielo era basso, di tanto in tanto sgrullava pioggia.

Dopo due ore di volo la squadra nemica fu avvistata. Navigava in fila indiana con la *Valiant* al centro, come una chioccia.

« Strinsi i comandi », raccontò Cimicchi, « e con i nervi che mi uscivano dalla pelle mi disposi all'attacco. L'ansia la sentivo in gola sotto forma di arsura. Il sangue mi picchiava in testa. Eravamo ala contro ala. Sulla flotta volava alto un aereo che sul principio credemmo inglese, invece era nostro. Era stato mandato per farci da radiofaro date le pessime condizioni del tempo. Anziché giovarci, però, ci danneggiò perché quando arrivammo sul bersaglio le navi nemiche erano già in allarme. Si presentarono infatti di prua. Fummo costretti ad attaccare tre volte. La *Valiant* era protetta da una muraglia di fuoco. Quando la «rosa» s'aprì e la corazzata espose un fianco gridai al secondo di togliere la sicura. Mi buttai in picchiata. Ero caduto nella bocca del vulcano. L'aeroplano pareva impazzito. 'Sgancia' urlai. Mi rannicchiai sul volantino e filai via. Mi trovai dentro una nube di fumo che m'avvelenò. 'Colpita!' gridò il motorista. Lasciai i comandi e corsi in torretta. In realtà pareva che la *Valiant* stesse bruciando. Diedi l'angolo di bussola per il ritorno. La bussola era saltata. Ordinai allora al radiotelegrafista di mettersi in contatto con Rodi. Rispose con un cenno del capo. Sotto l'effetto dello *choc* aveva perduto la parola. Mi venne vicino l'armiere, era pallido come un morto. 'Signor tenente', disse, 'i siluri!...' 'Cosa, i siluri?...' 'Sono lì sotto...'»

Non erano partiti davvero. Il secondo pilota, che era alla sua prima azione, non era riuscito a togliere la sicura! Il fumo della nave era una semplice cortina di protezione. Attaccata anche da Buscaglia, la squadra inglese tornò ad Alessandria senza molestare il convoglio. Fozinetti, colpito in pieno da una cannonata, s'infilò in mare; qualche giorno dopo morì anche Rovelli, un simpatico tipo di sognatore che aveva promesso alla sua ragazza di fare qualcosa di straordinario per essere citato dal bollettino di guerra.

Con lo sbarco degli americani in Algeria, la lotta diventò disperata. Gli attacchi si ridussero a scatti di rabbia. Perdemmo il dominio del cielo e di conseguenza quello del mare. Malta riprese fiato. Le statistiche dell'aprile 1942 che parlavano di cinquemilasettecentoquindici bombardieri lanciati all'attacco dell'isola erano ormai ricordi sbiaditi.

Durante l'ultima resistenza in Tunisia, rifulse il sacrificio eroico dei piloti del *SAS*, addetti al trasporto di uomini e di materiali. Il canale di Sicilia, attraverso il quale dovevano volare, era diventato un corridoio di fiamme. Tra andata e ritorno gli aviatori del *SAS* fecero cinquemilatrecentodiciotto viaggi; perdettero ottantadue velivoli ed ebbero duecentoventi morti.

Nel marzo del 1943 corse voce che il comando del *SAS* avrebbe concesso la medaglia d'argento sul campo a chi fosse riuscito a compiere dieci voli dalla Sicilia alla Tunisia. Ci provarono tutti perché allora la medaglia d'argento era un premio che valeva anche la vita, ma nessuno riuscì a portare a termine le dieci missioni. Soltanto un pilota, il modenese Fulvio Setti, ne fece venti e una di esse, per il suo carattere di avventura impossibile, gli fruttò la medaglia d'oro al valor militare.

« Il 5 maggio 1943 », raccontò Setti, « arrivò l'ordine di portare d'urgenza a Tunisi benzina, esplosivi, mine, cavi telefonici e bersaglieri. Partirono cinque equipaggi. Io ebbi l'incarico di fare il capo pattuglia. Decollammo dal campo di Finocchiara e ci mettemmo in rotta, in formazione serrata. Nel cielo di Sciacca avevamo appuntamento con la caccia. Si trattava di un lusso, sedici *Macchi 202*. A pelo d'acqua puntai verso Capo Bon. Presto, per guai a un motore, perdetti uno dei gregari. A metà del canale di Sicilia ci imbattemmo in una formazione di bimotori americani *Lightning* che volavano alla stessa nostra quota. La caccia purtroppo era in alto. L'attacco fu fulmineo; i due gregari di sinistra, Camerini e Barba, finirono in mare. Il mio armiere, Brandi, amministrava con intelligenza e con parsimonia i duecentocinquanta colpi di dotazione alla sua mitragliatrice. Volavo sempre rasentando il filo delle onde, sbandando di tanto in tanto e modificando spesso la velocità. Avevo incassato soltanto qualche colpo di cannoncino. Un serbatoio era stato centrato; eravamo zuppi di benzina. Fui costretto a chiudere il motore destro che era malconcio. Finalmente intervenne la nostra caccia e il cielo tornò silenzioso. Schivando per miracolo un'altra formazione nemica, arrivai sulla costa fra Capo Bon e Tunisi. I due motori in funzione erano arrostiti. La vista di una spiaggetta mi indusse ad atterrare, lo feci con il carrello per non rimetterci il velivolo. La manovra riuscì. Cominciammo a riparare i danni più vistosi e a preparare il terreno per il decollo. Lavorammo per due giorni. Nel

frattempo, con un mezzo di fortuna, mi recai al Comando Aeronautica di Tunisi: di lì andai al campo di El Aouina dove c'erano alcuni naufraghi del mio convoglio e altri piloti e specialisti del *SAS* rimasti senza aeroplano. Rintanati in un rifugio aspettavano la notte per partire con gli apparecchi di Riva Romanò e di Fenili che miracolosamente erano ancora intatti. Mi misi in strada per tornare alla spiaggia dove avevo lasciato l'aereo. Trovai Tunisi occupata fino al mare dai carri armati americani. Con l'autista, che era un ragazzo furbo e coraggioso, ci scambiammo un'occhiata. Riuscimmo a sgattaiolare in mezzo alla confusione e tornammo al campo di El Aouina dove nessuno sapeva niente. Alla notizia dell'occupazione di Tunisi chi poté partì subito. Ai bordi della pista c'era un vecchio trimotore squinternato, aveva i sedili sfondati e il tetto legato col filo di ferro. I motori funzionavano. Decollai e sfiorando i tetti delle case e le cime degli alberi riuscii a sorvolare la città e a raggiungere l'aeroporto di Soliman, ancora in nostre mani. Da Soliman, a piedi andai alla spiaggia. Un caccia inglese, intanto, visto il mio velivolo in riva al mare lo aveva mitragliato a dovere, provocando altri danni. In fretta tentammo il decollo, che fu disperato ma riuscì. All'imbrunire scendemmo sul campo segreto di Sidi Kedouia, sotto Capo Bon. Caricai alcuni passeggeri illustri, fra cui i generali Sogno e Imperiali, e mi accinsi a ripartire. Un *JU 52* tedesco, abbattuto durante la notte, con le sue fiamme rivelò agli americani l'esistenza dell'aeroporto. Il cielo si riempì di caccia nemici. Appena si accesero le luci della pista ci arrivò addosso una pioggia di pallottole. Cadevano dappertutto e facevano rumore come la grandine su una lamiera. Decollai al buio e annaspando in aria, come Dio volle, riuscii a raggiungere Castelvetrano... »

Questo fu il racconto di Setti, fatto in termini scarni e con estrema naturalezza come se la vicenda fosse toccata a un altro, a uno dei tanti piloti del *SAS* che si spolmonarono lungo le rotte dove era sicuro, come due e due fanno quattro, che s'incontrava la caccia nemica, si prendeva una buona razione di piombo e quando andava bene si terminava in mare mentre quando andava male si finiva arrostiti dentro l'aereo o ci si infilava in acqua come sassi. Setti ebbe senza dubbio un Santo che pregò per lui, ma, oltre alle preghiere del Santo, fu la sua abilità che gli permise di domare la macchina la quale, come un cavallo, sentiva la mano del guidatore.

Quando la guerra sembrava ormai finita per esaurimento d'aeroplani e di piloti, successe un fatto che può considerarsi l'ultimo disperato sprazzo di vitalità dell'Aeronautica italiana. Un'impennata da purosangue, destinata a fare storia a sé.

A Gorizia, dove erano stati preparati dieci *S 79* nuovi fiammanti, con motori più potenti, con mille chilometri in più di autonomia e con speciali strumenti di navigazione, venne costituito un gruppo di assi del siluramento aereo; dieci equipaggi speciali al comando di Unia, Cimicchi, Casini, Mellei, Marini, Magagnoli, Di Bella, Graziani, Faggioni e Amorusu. Obiettivo: Gibilterra, cassaforte della flotta inglese. L'azione doveva essere una boccata d'ossigeno per il morale del Paese. La partenza doveva avvenire dal campo di Istres, in Francia. Il volo era lungo e difficile. Gli aerei disponevano di nove ore e mezzo di autonomia.

« C'è mezz'ora per l'attacco », dicevano scherzando i piloti, « e il resto per gli svaghi!... »

Il 19 giugno 1943, come d'accordo, giunse da Algesiras un messaggio di un nostro informatore. Avvertiva che a Gibilterra c'erano otto piroscafi carichi di truppa e un ospite di riguardo, Sua Maestà Giorgio VI il quale pernottava nella rocca in attesa di un idrovolante per rientrare a Londra. L'informatore segnalava, inoltre, la presenza nel porto di potentissimi riflettori.

Il decollo avvenne a mezzanotte. Per via del carico eccessivo fu lento e stentato. Nel buio generale, illuminata a giorno, Barcellona fece l'effetto di un miraggio.

La rada di Gibilterra era anch'essa piena di luci. I piroscafi erano all'àncora nella parte nord. Per caso, il raggio di una fotoelettrica che spazzava l'acqua li investì in pieno.

C'era il silenzio di una tranquilla, spossata notte d'estate. Le stelle erano tante che a guardarle davano fastidio agli occhi. Fra le stelle, di tanto in tanto, esplodeva un razzo.

Durante il volo d'avvicinamento gli apparecchi avevano perduto il contatto e successe quando fra le stelle non si videro più i razzi.

Cimicchi che fu il primo ad arrivare in vista della roc-

ca, scivolando sulla lama di un riflettore si buttò a tuffo, sganciò e filò via. Nell'azione lo seguì soltanto Faggioni il quale, per lanciare il siluro, fu costretto ad attaccare due volte. Gli altri aerei avevano rinunciato ed erano tornati ad Istres.

Cimicchi arrivò in Francia con pochi litri di carburante; Faggioni, per via dell'assalto ripetuto due volte, dovette atterrare in Spagna.

Il colpo di Gibilterra, assolutamente imprevedibile date le condizioni dell'Italia, lasciò gli inglesi di stucco.

Anche se gli aerei rimasti erano ormai pochi e quei pochi dovevano volare soltanto di notte poiché di giorno il cielo apparteneva al nemico, l'Aviazione italiana dimostrava di avere nove vite e di essere sempre, come aveva detto D'Annunzio nel suo messaggio agli aviatori della guerra di Spagna, « una fiamma intelligente ».

V'era in essa, secondo il concetto del Poeta, il « mistero che attribuiva alla fiamma una vita mentale, un'intelligenza vorace ».

In circostanze che suscitarono discussioni mai risolte, cadde Pantelleria. Subito dopo venne invasa la Sicilia. La caccia fece miracoli. Per sopravvivere e combattere bisognava volare, in quei giorni, secondo una tecnica nuova, sfiorando i tetti, pettinando i campi e le creste dei monti, giocando a rimpiattino con le guglie dei campanili e le pance delle cupole.

Era il settembre « nero ». L'assedio di ora in ora diventava implacabile. I duelli aerei avvenivano nella proporzione di uno a venti e in quelle condizioni erano atti di sacrificio cosciente.

« L'8 settembre », narrò Cimicchi, « il campo era in allarme. Si temeva uno sbarco nei pressi di Salerno. Dal comando della Terza Squadra Aerea era venuto l'ordine di tener pronti uomini e macchine per un'azione. Era la fine, eppure come accadeva nelle belle giornate del giugno del 1940 si accesero discussioni fra i prescelti e gli esclusi. Volevano andare tutti anche se sapevano che l'azione era disperata e la via del ritorno era chiusa... »

Morirono piloti vecchi e piloti nuovi; uomini già bruciati da tante battaglie e ragazzi che s'accingevano allora a ricevere il battesimo del fuoco. Un battesimo che sapeva di viatico. Per gli uni e per gli altri, tutta la vita fu camminare nel cielo.

* * *

Di proposito ho concluso questa storia di uomini *nati con le ali,* alla data dell'8 settembre 1943.

È la storia, infatti, di piloti italiani fino al giorno in cui l'Aeronautica rimase unitaria e conservò l'aspetto di una grande famiglia in cui i vuoti erano provocati soltanto dai sacrifici affrontati con la baldanza e l'entusiasmo di chi ha fatto ormai l'abitudine all'eroismo. Dopo l'armistizio ci furono due Aeronautiche, ma dovunque si trovassero, al Nord oppure al Sud, gli aviatori erano gli stessi; s'erano separati come se avessero cambiato equipaggio, ma nulla poteva impedire loro di ritrovarsi col ricordo sui medesimi campi, come quando l'allarme era comune e si partiva insieme per le missioni su Malta, nel Mediterraneo, in Libia, in Russia. Gli aviatori del Nord parlavano di quelli del Sud, e viceversa, non come nemici o combattenti d'altra trincea poiché gli uni e gli altri avevano in comune il patrimonio degli stessi caduti.

Dice una leggenda che, quando muore un aviatore, nel cielo si accende una stella. È per questo che chi è o fu aviatore ha un mondo troppo vasto e troppo sublime per sottostare alle piccole meschine miserie degli uomini nati senz'ali.

FINE

INDICE DEI NOMI